



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ТАРИФНА ПОЛІТИКА НА ТРАНСПОРТІ

Навчальний посібник

Харків 2025

УДК 656.23

Т 198

*Рекомендовано вченою радою Українського державного університету
залізничного транспорту як навчальний посібник
(витяг з протоколу № 6 від 1 липня 2025 р.)*

Рецензенти:

проф. В. В. Воронько (ХНУМГ імені О. М. Бекетова),
доц. О. В. Павленко (ХНАДУ)

Авторський колектив:

В. М. Запара, Я. В. Запара, О. О. Шапатіна,
Г. Є. Богомазова, Д. М. Чехунов

Тарифна політика на транспорті: Навч. посібник / В. М. Запара,
Т 198 Я. В. Запара, О. О. Шапатіна та ін. – Харків: УкрДУЗТ, 2025. –
250 с., рис. 26, табл. 4.
ISBN

У навчальному посібнику розглянуто особливості нарахування тарифів у разі доставлення вантажів залізничним транспортом. Наведено методику розрахунку тарифів для перевезення вантажів залізничним транспортом з урахуванням особливостей видів перевезень, правила застосування тарифів, порядок застосування тарифних схем для визначення плати за перевезення.

Розглянуто тарифну політику для міжнародних залізничних транзитних перевезень, особливості тарифоутворення для перевезення пасажирів у швидкісних і високошвидкісних поїздах, а також особливості нарахування тарифів для перевезення вантажів автомобільним, морським, річковим і повітряним транспортом.

Навчальний посібник призначений для здобувачів вищої освіти, які навчаються за спеціальністю J7 «Залізничний транспорт» за напрямом підготовки «Транспортні технології (на залізничному транспорті)».

Навчальний посібник містить лекційний матеріал із дисципліни «Тарифна політика на транспорті». Навчальний посібник також може бути використаний для виконання практичних, розрахункових (контрольних) робіт, розділів кваліфікаційних робіт, присвячених розрахункам тарифів для перевезення різними видами транспорту.

УДК 656.23

ISBN

© Український державний університет
залізничного транспорту, 2025.

ЗМІСТ

Вступ	6
Перелік основних скорочень	7
Розділ 1. Значення тарифів на сучасному етапі розвитку країни.	
Основні поняття вантажних тарифів	8
1.1. Значення тарифів на сучасному етапі розвитку країни	8
1.2. Основні поняття вантажних тарифів	10
Розділ 2. Вантажні тарифи на залізничному транспорті. Їхня класифікація. Основні принципи побудови двоставочних тарифів	16
2.1. Вантажні тарифи на залізничному транспорті: історія та аналітика	16
2.2. Основні принципи побудови двоставочних тарифів	32
Розділ 3. Початково-кінцеві і рухомі операції. Спосіб одиничних розхідних ставок для визначення собівартості перевезення	43
3.1. Спосіб одиничних розхідних ставок	43
3.2. Програмний комплекс для визначення собівартості пропускання вагонопотоків залізничною мережею України	60
3.3. Дослідження собівартості витрат, пов'язаних із виконанням міжнародних залізничних перевезень	92
Розділ 4. Тарифи на внутрішні та експортно-імпортні перевезення	98
4.1. Характеристика процедур таксування	98
4.2. Правила застосування тарифів	104
4.3. Порядок застосування тарифних схем для визначення плати за перевезення	117
4.4. Збори за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів	119
Розділ 5. Тарифна політика на міжнародні залізничні транзитні перевезення	133
5.1. Основні положення УМВС щодо розрахунків для міжнародних перевезень	133

5.2. Загальні положення Тарифної політики для перевезення вантажів у міжнародному сполученні	140
5.3. Обчислення плати за транзитні перевезення вантажів із третіх країн у треті країни	145
5.4. Обчислення плати за перевезення вантажів з/у держав(и), залізниць яких є учасницями Тарифної Угоди, у/з треті(х) країни, а також між станціями залізниць – учасниць Тарифної Угоди	147
5.5. Перевезення негабаритних, довгомірних вантажів і вантажів, що перевозять на транспортерах і зчепі вагонів	154
5.6. Перевезення небезпечного вантажу	158
5.7. Перевезення вантажу на своїх осях	160
5.8. Перевезення у вагонах вантажів різних найменувань	163
5.9. Проїзд провідників і перевезення вантажів з окремим локомотивом	165
5.10. Перевезення вантажів зі скороченим строком доставлення	167
5.11. Додаткові збори	167
5.12. Розрахункова маса відправки	168
5.13. Розрахунок і округлення провізних платежів	169
5.14. Особливості перевезення транзитом по АТ «Укрзалізниця»	175
Розділ 6. Тарифоутворення для перевезення пасажирів залізницею	179
6.1. Тарифи на перевезення пасажирів у поїздах локомотивної тяги	179
6.2. Тарифи на перевезення пасажирів у поїздах класу Інтерсіті+	188
Розділ 7. Тарифи і порядок розрахунків за перевезення вантажів автомобільним транспортом	211
7.1. Загальні підходи для тарифоутворення на вантажні перевезення	211
7.2. Тарифи на перевезення вантажів, виконуване автомобільним транспортом	212

7.3. Надбавки і знижки. Тарифи і збори за інші послуги	218
Розділ 8. Тарифи на роботи і послуги, надавані вантажовласникам морськими портами. Система вантажних тарифів річкового транспорту і тарифи на повітряному транспорті	222
8.1. Тарифи на роботи і послуги, що надають вантажовласникам морські порти	222
8.2. Система вантажних тарифів річкового транспорту	229
8.3. Тарифи на повітряному транспорті	231
Бібліографічний список	235
Додаток 1. Порядок перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом	238
Додаток 2. Коефіцієнти для ТК № 1	243
Предметний покажчик	247

ВСТУП

Необхідною умовою забезпечення економічного зростання України є ефективне функціонування всього транспортного комплексу, у якому провідною є роль вантажних перевезень залізничного транспорту.

Формування рівновигідних тарифно-економічних умов для ефективної конкуренції між різними власниками рухомого складу пов'язано з необхідністю демонополізації потенційно конкурентних секторів національної економіки і формування конкурентного середовища на ринку перевезень [1].

У сфері тарифоутворення на вантажні перевезення залізничним транспортом існує економічний парадокс: з одного боку, вантажні тарифи зростають за рахунок дерегульованої вагонної складової на власний рухомий склад, а з іншого – держава жорстко регулює тарифи на інфраструктуру (з урахуванням локомотивної складової) залізниці. Основою подолання зазначеного економічного парадоксу є подальший розвиток ціноутворення на перевезення з урахуванням його оптимізації та удосконалення державного регулювання.

У навчальному посібнику розглянуто значення тарифів на сучасному етапі розвитку країни; вантажні тарифи на залізничному транспорті, їхню класифікацію та основні принципи побудови двоставочних тарифів; тарифи на внутрішні та експортно-імпортні перевезення тощо; тарифоутворення для перевезення пасажирів залізницею; тарифи і порядок розрахунків за перевезення вантажів автотранспортом; тарифи на роботи і послуги, надавані іншими магістральними видами транспорту.

Посібник може бути використаний здобувачами всіх форм здобуття вищої освіти за напрямом підготовки 275.02 «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» спеціальності J7 «Залізничний транспорт» для самостійного опрацювання матеріалу дисципліни «Тарифна політика на транспорті».

ПЕРЕЛІК ОСНОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

АБД ПВ – автоматизований банк даних парку вантажних вагонів

АТП – автотранспортне підприємство

АТЗ - автономний транспортний засіб

В – вагонна складова плати (тарифу)

ВШМ – високошвидкісна магістраль

ГПОЦ – філія «Головний інформаційно-обчислювальний центр»

АТ «Укрзалізниця»

ГНВ – гармонізована номенклатура вантажів

ЄТСНВ – єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів

ЄТТ – єдиний транзитний тариф

І – інфраструктурна складова плати (тарифу)

ІТО – інтермодальна транспортна одиниця

КОТІФ (COTIF) – Конвенція про міжнародні залізничні перевезення

МТТ – міжнародний транзитний тариф

ОР – операції руху

ОСЗ – організація співробітництва залізниць

ОТІФ (OTIF) – міжурядова організація з міжнародних залізничних перевезень

ПКО – початково-кінцеві операції

СВП – собівартість вантажних перевезень

ТК – тарифне керівництво

ТП – Тарифна політика залізниць держав-учасниць СНД на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на фрахтовий рік

УМВС – Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення

ЦІМ (CIM) – Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (Додаток В до КОТІФ)

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

1.1. Значення тарифів на сучасному етапі розвитку країни

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 визначені функції: по-перше, ціни виявляють витрати праці; по-друге, дають матеріальне стимулювання розвитку і удосконаленню виробництва; по-третє, формують суспільні потреби; по-четверте, ціна має розподільну функцію, оскільки через ціну відбувається важливий і складний процес розподілу знов створеної вартості на потреби виробництва, споживання та накопичення. Вантажні тарифи також сприяють вирішенню найважливіших народно-господарчих завдань: раціональному розміщенню виробничих сил у 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 має забезпечувати таке: транспортному підприємству – покриття експлуатаційних витрат і можливість одержання прибутку (як мінімум підтримання простого відтворювального процесу); покупцю (користувачу) транспортних послуг – можливість покриття транспортних витрат [2].

Сучасний стан транспортного ринку вантажних перевезень України потребує відкритості і прозорості тарифів, використовуваних на залізничному транспорті (особливо зважаючи на його природний монополізм). Розвиток конкуренції на ринку вантажних залізничних перевезень за останні роки призвів до значного зростання кількості суб'єктів ринку (як операторів перевезень, так і інших власників вагонів), у перспективі з'явиться можливість використання власних локомотивів на магістральному транспорті. Усе це вплинуло на підходи для побудови тарифів на внутрішні перевезення залізничним транспортом і викликало необхідність підійти більш диференційовано до побудови структури вантажного тарифу. Крім виділення складових тарифів для початково-кінцевих і рухомих операцій, кожна з яких може бути розподілена на інфраструктурну, локомотивну та вагонну складові, така деталізація викликала необхідність детального аналізу перевізного процесу за окремими операціями.

Від досконалості системи залізничних тарифів і відповідності її потреб політики переважно залежить стан транспортної галузі і в цілому господарства держави. Тому тарифна політика була нерозривно пов'язана з господарсько-політичними завданнями на кожному етапі розвитку економіки. Так, у перші роки радянської влади (1922-1927 роки) тарифи сприяли становленню промисловості (у першу чергу важкої, вантаж якої перевозили за зниженими тарифами) і сільського господарства, розвитку підприємств соціалістичного сектору. У роки довоєнних п'ятирічок (1928-1941 роки) тарифи сприяли укріпленню індустріальної міцності, підвищенню технічної озброєності сільського господарства, ліквідації нерациональних перевезень, розвитку водного транспорту.

Через постійне збільшення вантажообігу окремої маси масових індустріальних вантажів, тарифні ставки на перевезення яких були значно нижче собівартості, періодично виникала збитковість вантажних перевезень, що потребувало підвищення тарифів.

У подальші роки існування СРСР тарифна політика сприяла розбудові господарства, розвитку його окремих галузей, раціональному використанню технічних засобів і розподілу перевезень між різними видами транспорту, розвитку прогресивних способів перевезення. З неодноразовим переглядом тарифів їхній рівень постійно наближався до собівартості перевезень, що забезпечувало стійку середню дохідну ставку за можливих змін структури вантажообігу. Малий розрив між тарифами і собівартістю перевезень масових вантажів стимулював боротьбу за зниження собівартості, а це давало змогу знижувати тарифи.

У 1990 році відбулися серйозні зміни в системі вантажних тарифів. Якщо раніше рівень рентабельності (відповідно до собівартості перевезень) наявно розрізнявся по вантажах, то в тарифах 1990 року він встановлений на одному рівні.

Більшість тарифних ставок була встановлена у відповідності із собівартістю перевезень у вагонах різного роду і нормативного завантаження вагона. Однакова рентабельність перевезень мала на меті забезпечення рівноцінності їх для залізниць [9].

З березня 1988 року залізниці отримали право встановлювати за домовленістю з вантажовласниками тарифи на перевезення вантажів підвищеного попиту і збори за деякі додаткові послуги за затвердженням переліком, використати договірні (або вільні) тарифи [10].

1.2. Основні поняття вантажних тарифів

Тарифи на перевезення вантажів – це система цінових ставок і правил їх застосування, за якими проводять розрахунки за перевезення залізницями.

Збори – цінові ставки, за якими проводять розрахунки за виконання підприємствами транспорту робіт і послуг.

Під **чинною системою вантажних тарифів** кожного виду транспорту розуміють сукупність взаємоузгоджених і систематизованих у визначеному порядку ставок, які застосовують для розрахунку платежів за перевезення вантажів, а також виконання пов'язаних із перевезенням вантажних і комерційних операцій (навантаження, вивантаження, зберігання вантажів тощо). Конкретний вияв чинна тарифна система набуває в тарифних схемах, тарифних керівництвах і правилах обчислення платежів і зборів із 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 певними ознаками.

Широта публікації – тарифи, що підлягають і не підлягають публікації. До тих, що підлягають публікації, відносять тарифи, інформація про які доступна всім можливим користувачам транспорту. Ці тарифи наведено у спеціальних довідниках: прейскурантах, відкритих друкованих виданнях, оголошеннях, які розміщують на території транспортних підприємств і посередницьких організацій. Опубліковані вантажні тарифи зазвичай є основою для утворювання, у результаті якого використовують різні знижки або надбавки до них.

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

За сферою дії розрізняють загальні (основні) і виключні тарифи. Загальні тарифи застосовують для перевезень, які не підпадають під дію виключних тарифів. Виключні тарифи встановлені зі зниженням або підвищенням до загальних. Їх використовують для перевезення конкретних вантажів, на конкретних напрямках або у визначений період року.

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

Пропорційні тарифи встановлюють у вигляді одиничної ставки за одиницю перевезень або роботи (1 ткм, 1 ваг. км, 1 т миля) незалежно від відстані перевезення.

Одинична ставка диференційованих тарифів змінюється на різних відстанях перевезення (зазвичай 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. Остаточно їх зазвичай публікують у вигляді таблиць плати за перевезення залежно від відстані перевезення безвідносно до того, у якій кореспонденції виконують перевезення.

Табличні тарифи публікують 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 поділяють на тарифи в місцевому сполученні (у межах однієї залізниці (регіональної філії)), у прямому сполученні (за участю двох і більше залізниць (регіональних філій)), міжнародному сполученні (між Україною та іншими державами) і на транзитні перевезення (перевезення через територію України вантажів, вироблених за її межами без будь-якого використання в Україні і передання іншому власнику).

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 експортні та імпорتنі перевезення між іноземними портами, не пов'язані з зовнішньою торгівлею України, у порядку попутного завантаження або спеціальними рейсами).

На річковому транспорті розрізняють тарифи на перевезення внутрішнім водним сполученням, прямим водним (річковими і морськими шляхами) і закордонним сполученням.

На морському транспорті по-різному сплачують лінійні перевезення (коли судна курсують на відповідних лініях і в порти за розкладом) і трампові (у відповідності з замовленням вантажовласників). У першому випадку використовують преїскурантні тарифи, а в закордонному плаванні – тарифи заздалегідь оголошують міжнародними тарифними конференціями. Трампові сплачують за договірними тарифами (фрахтовими ставками), складеними під впливом кон'юнктури фрахтового ринку.

Залежно від розміру партії вантажу тарифи встановлюють для вагонних, суднових, автомобільних, контейнерних, контрейлерних, дрібних відправок, вантажів на своїх осях.

У період переходу до ринкових відносин різні види транспорту України відносно ціноутворення були поставлені в неоднакові умови. Чинним законодавством України залізничний транспорт віднесено до природної монополії. Однак тепер серйозним конкурентом залізниць є автомобільний транспорт, на деяких напрямках залізниця відчуває конкуренцію у сфері 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 році на залізниці України зроблено перший крок на шляху врахування «платоспроможності» вантажів – введено в дію систему диференційованих залізничних тарифів, за якою всі вантажі поділено на три тарифні класи та позакласні.

До першого класу віднесені сировина, другого – напівфабрикати, у тому числі зерно, третього – готову продукцію.

З інших видів цінової політики на транспорті можна вважати поширеним проведення політики «проникнення» на ринок транспортних послуг, причому в міжвидовій конкуренції – для всіх видів транспорту, внутрішньовидовій у нашій країні – за виключенням залізниці [18].

Політика «зняття вершків» переважно застосовувана для автомобільного транспорту, як найбільш маневреного. На відміну від інших видів транспорту, автоперевезення (за виключенням перевезень у контейнерах) можна виконувати без високовартісного спеціального обладнання терміналів.

За нинішніх умов можливе використання на транспорті тарифної політики, яка має назву «слідування за лідером». Якщо якість перевезень різних транспортних підприємств приблизно однакова, то рівень тарифу не має бути вище, ніж у того транспортного підприємства, яке визнане «лідером» і вже виконує основний обсяг перевезень у певному регіоні.

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

Що стосується психологічних і престижних цін, то вони набувають усе більшого розповсюдження на різних видах транспорту в нашій країні [3].

За останні роки в різних країнах широке використання в проведенні тарифної політики на транспорті знаходить надання клієнтам за

визначених умов різних знижок із тарифів [26, 27]. Таку практику слід більше використовувати на різних видах транспорту і в нашій країні.

Запитання для самоконтролю

1. Чим є вантажні тарифи за своєю економічною природою?
2. Які функції тарифів на вантажні перевезення?
3. Що мають забезпечувати вантажні тарифи транспортному підприємству?
4. Що мають забезпечувати вантажні тарифи користувачу транспортних послуг?
5. Що таке тарифи на перевезення вантажів?
6. Що таке збори за вантажних перевезень?
7. У чому має конкретний вияв тарифна система?
8. Як розподіляють тарифи за широтою публікації?
9. Як розподіляють тарифи за сферою дії?
10. Для яких перевезень використовують виключні тарифи?
11. Як розрізняють тарифи за внутрішньою побудовою?
12. Як розподіляють тарифи за зовнішньою побудовою?
13. Який розподіл тарифів на вантажні перевезення на залізниці?
14. Які перевезення розрізняють на морському транспорті?
15. Які існують тарифи на перевезення на річковому транспорті?
16. У чому полягають трампові перевезення на морському транспорті?
17. У чому полягають лінійні перевезення на морському транспорті?
18. Як розподіляють тарифи залежно від розміру партії вантажу?
19. Чого потребує сьогодні від транспортних тарифів?
20. У якому вигляді публікують остаточно схемні тарифи?

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

2.1. Вантажні тарифи на залізничному транспорті: історія та аналітика

Залізничний транспорт — один із найважливіших видів транспорту в Україні. Він забезпечує перевезення пасажирів і вантажів на значні відстані, а також є основою для розвитку економіки країни. Тарифи на залізничні вантажні перевезення — один із основних факторів, що впливає на його конкурентоспроможність [4]. У цьому розділі об'єднана інформація про процедури розрахунку тарифів із початку становлення України як незалежної держави.

Прейскурант № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення» (далі Прейскурант). На момент отримання Україною незалежності тариф на перевезення вантажів залізничним транспортом розраховували за допомогою цього Прейскуранту. Документ був затверджений постановою Держкомцін СРСР від 31.01.1989 року № 328.

До тарифів цього Прейскуранту застосовано коефіцієнти, що були диференційовані за різними класами та найменуванням вантажу; видами сполучень; видами відправок.

До того ж для окремих відправників за певним маршрутом встановлювали коефіцієнти на перевезення понад квоти, які були затверджені окремими наказами Мінпромполітики.

У 1997 році Кабінет Міністрів України затвердив постанову від 28.06.1997 року № 605 про необхідність встановлення тарифних класів вантажів залежно від транспортної складової і ціни продукції.

На виконання постанови Міністерством транспорту України було видано Наказ № 279 від 29.07.1997 року, яким було введено 10 позицій (коефіцієнтів), де основні вантажі було поділено на перший, другий, третій тарифні класи, а вантажі, які не увійшли до вищезазначених тарифних класів, класифікували окремо. Також було вперше виокремлено коефіцієнт для вантажів у контейнерах [5].

Класифікували за віднесенням вантажів відповідно до кодів ЄТСНВ [16]:

- до першого тарифного класу потрапили здебільшого сировинні вантажі, які мають вищу частку транспортної складової,
- другого — здебільшого продовольчі товари, частка транспортної складової, ціна яких менша за перший тарифний клас;
- третього — високовартісні вантажі з найменшою часткою транспортної складової в ціні.

Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України та нові Коефіцієнти до нього (чинний із 1 січня 2000 року). До базових тарифів Збірника застосовано коефіцієнти, які зберігали принцип транспортної складової, поділені за тарифними класами, видами відправки, сполученнями. Зміни коефіцієнтів відбувалися відповідно до наказів Міністерства транспорту України та розпоряджень КМУ. Окрім того, застосовували знижки до тарифних схем на перевезення вантажів приватним залізничним рухомим складом залежно від операторів. Зміна коефіцієнтів за час дії цього Збірника тарифів наведена на рис. 2.1.

Цей Збірник тарифів був чинним до 1 травня 2009 року. Лідерську позицію максимального розміру серед коефіцієнтів тоді тримав брутто чорних і кольорових металів, лише двічі поступившись світлим нафтопродуктам. Найменший коефіцієнт був застосований для щебеню, що відправляли з визначених станцій на станції визначених залізниць, а з травня 2007 для швидкопсувних вантажів і латексу, що перевозили в рефрижераторних секціях Укррефтрансу.

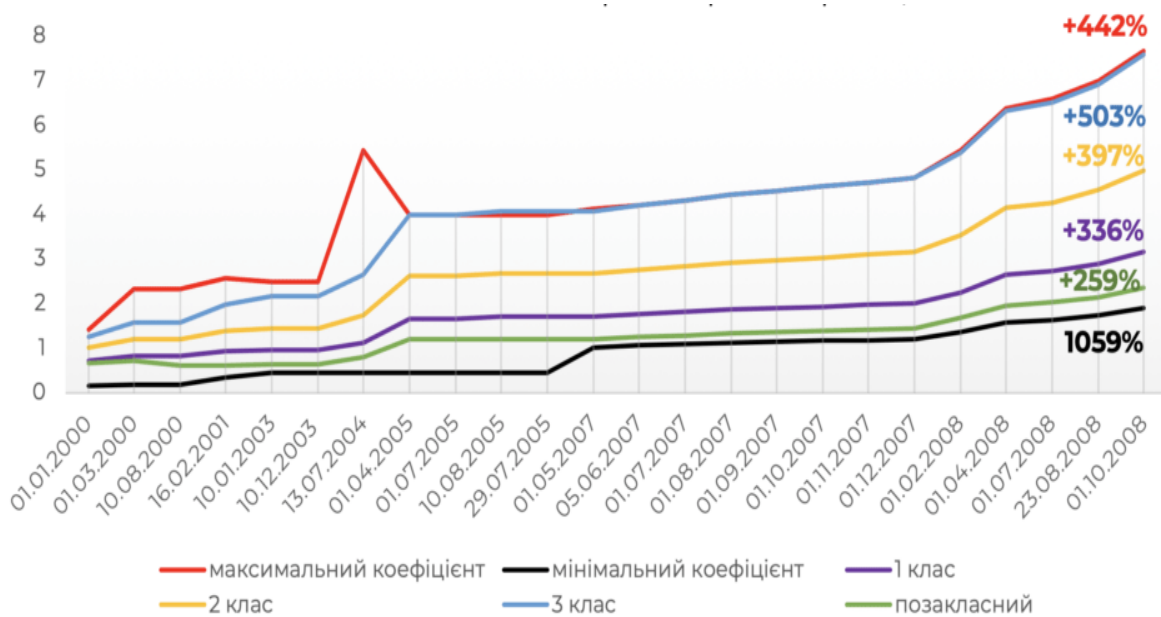


Рис. 2.1. Зміна коефіцієнтів за час дії Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України, %

Збірник тарифів на перевезення вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги у 2009 році та Коефіцієнти до нього (чинний із 1 травня 2009 року) [11]. Зміни коефіцієнтів до чинного Збірника тарифів відбувалися відповідно до наказів Мінвідновлення (рис. 2.2).

З цього часу і дотепер найбільший коефіцієнт застосовуваний для вантажів третього тарифного класу, найменший — домашніх речей (у розрізі перевезень масових вантажів — для вантажів позакласних позицій).

З моменту затвердження перших коефіцієнтів до чинного Збірника тарифів вартість перевезення вантажів зросла мінімум у п'ять разів, зокрема:

- зернових вантажів та нафти — 5,9 рази;
- вугілля, залізної руди, цементу і мінеральних добрив — 7,29 рази;
- чавуну та бензину — 5,14 рази;
- щебеню для доріг — 6,7 рази.

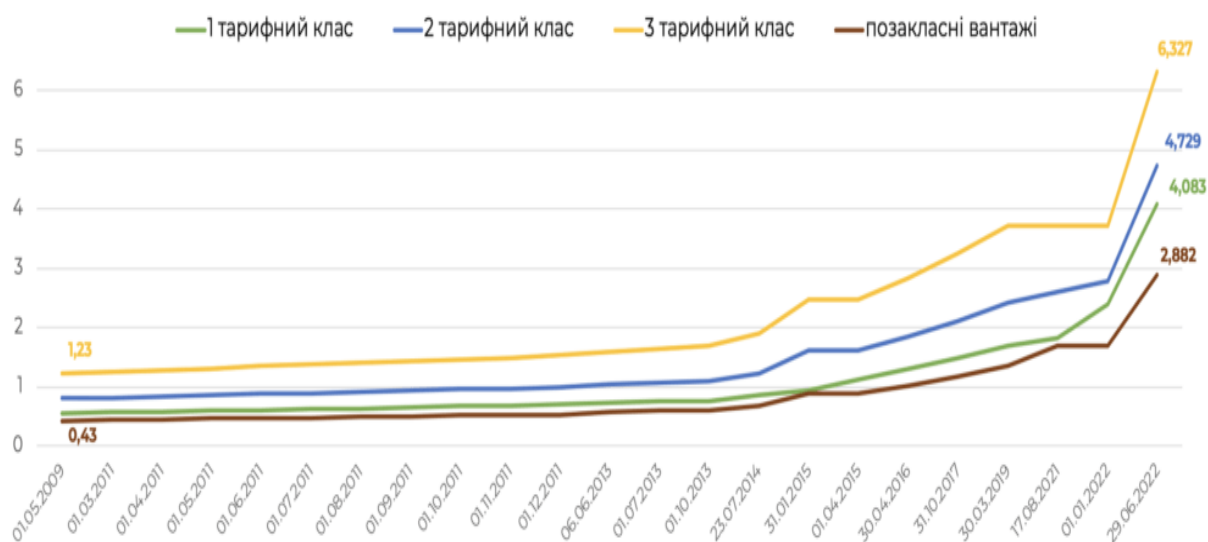


Рис. 2.2. Зміна коефіцієнтів до чинного Збірника тарифів на перевезення вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги

Зміна різниці між коефіцієнтами за тарифними класами в розглянутий період наведена на рис. 2.3.

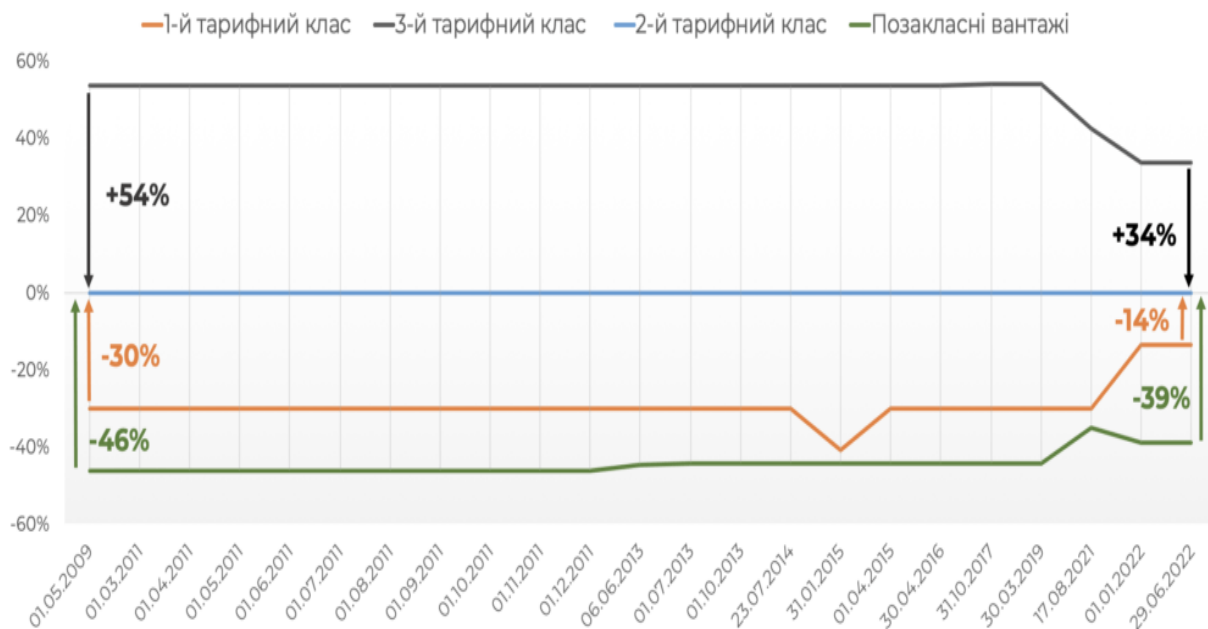


Рис. 2.3. Зміна різниці між тарифними класами (%) за період 2009-2024 років

Окрім індексації тарифів, яка відбувалася на однаковий відсоток для всіх вантажів, були випадки окремих підвищень.

Так, у період з 01.03.2011 до 23.07.2014 року для зернових вантажів діяли диференційовані коефіцієнти за видами сполучень — для перевезення у внутрішньому сполученні коефіцієнти були менші, ніж для перевезень в експортному та імпортовому сполученні. За цей період розмір зміни в різні місяці сягав від 2 до 20 % відповідно.

У 2011 році продукти харчування з першого тарифного класу були перенесені в окрему групу. У 2013 році сіль була перенесена з першого тарифного класу в позакласну групу, коефіцієнт при цьому зменшився на 17,4 %. У 2015 році, окрім індексації всіх вантажів, було окреме підвищення коефіцієнта для вугілля на 18,2 %. З 2018 року на 35 % зменшився коефіцієнт для бензину стабільного газового, що є найбільшим зменшенням із 2009 року і дотепер.

У 2021 році проведено два етапи індексації (збільшення) тарифів на вантажні перевезення окремих груп вантажів:

- для вантажів першого тарифного класу — на 8 % у 2021 році та на 20,4 % з початку 2022 року;

- вантажів другого тарифного класу — 8 % у 2021 році та 6,5 % з початку 2022 року.

У червні 2022 року відбулося найбільше підвищення коефіцієнтів для всіх вантажів і послуг — 70 %. У подальшому (принаймні станом на 15.04.2025 року) змін коефіцієнтів не відбувалось.

Вантажні тарифи є складовою вартості різних товарів. Тарифи відшкодовують витрати транспортної галузі та забезпечують можливість розвитку транспорту. У цілому розмір тарифної (дохідної) ставки T визначають як

$$T = C + n, \quad (2.1)$$

де C – собівартість перевезень;

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

Тарифна ставка має бути прибутковою, в іншому випадку галузь має дотувати держава [8]. В Україні вантажні залізничні перевезення прибуткові: наприклад, рівень рентабельності (відношення прибутку до собівартості продукції) у 2016 році склав 34 %, а у 2017 році – майже 31 %, тобто від усіх доходів, отриманих від вантажовласників за перевезення вантажів, приблизно 75 % складають витрати на перевезення і 25 % – прибуток.

Вантажні тарифи мають сприяти вирішенню важливих державних завдань у галузі виробництва. Вони не мають ставати перешкодою (гальмом) у розвитку виробництва через свій високий рівень чи не забезпечувати беззбиткове функціонування транспортної галузі через низький рівень. Ураховуючи це, а також те, що залізниці є природною монополією, рівень внутрішніх тарифів визначає Кабінет Міністрів України [6], а в міжнародному сполученні для транспортних перевезень через територію України тарифи встановлюють у відповідності з міжнародними договорами і чинним законодавством.

Вантажні тарифи періодично переглядають з урахуванням рівня розвитку і собівартості перевезень, а також завдань, вирішуваних державою.

Залізничний транспорт як природний монополіст перебуває в нерівних економічних умовах з іншими галузями промисловості, тоді як ціни на продукцію промислових підприємств формують зазвичай в умовах ринку, а тарифи на послуги залізничного транспорту є державно-регульованими. Зміни тарифів відбуваються періодично із значним запізненням після змін в економіці країни шляхом індексації [20].

Індексація вантажних залізничних тарифів спрямована на виконання положень Законів України «Про ціни і ціноутворення» і «Про природні

монополії» у частині зміни рівня державно регульованих тарифів, встановлення економічно обґрунтованих тарифів, орієнтацію цін внутрішнього ринку товарів на рівень цін світового ринку, забезпечення самоокупності суб'єктів природних монополій [7].

До речі, кошти в сумі близько 7,5 млрд грн, отримані від індексації тарифів на перевезення вантажів у межах України з січня 2015 року, було знівельовано додатковими витратами, пов'язаними зі зростанням цін виробників промислової продукції, індексу інфляції та девальвацією гривні, з них збільшення витрат на обслуговування запозичень – 4 млрд грн, закупівля товарно-матеріальних цінностей для забезпечення експлуатаційних витрат 1,6 млрд грн, закупівля електроенергії для здійснення перевезень – 1,4 млрд грн тощо.

Наприклад, до моменту індексації тарифів (30.04.2016 рік) відбулося збільшення цін на продукцію, що закуповують для потреб залізничної галузі: рейки – 2,1 раза, підкладки та накладки – 98,1 %, сталь – 73,6 %, швелери – 58,1 %, хрестовини – 69,8 %, рамні рейки – 68,3 %, стрілочні переводи – 66,4 % колеса вантажні – 50,7 %, електроенергія – 14 % тощо. У 2015 році фактичний індекс цін виробників промислової продукції склав 125,4 % (грудень до грудня попереднього року). У 2016 році відбувалося подальше зростання цін на матеріали, паливо, електроенергію, вартість ремонтів основних засобів з урахуванням законодавчо затвердженого індексу цін виробників промислової продукції в розмірі 110,4 % (грудень до грудня попереднього року).

Співвідношення індексів зростання цін і тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом за 2009-2016 роки наведено на рис. 2.4.

Для виконання Постанови Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 року № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» наказом Мінінфраструктури було ухвалено рішення про реорганізацію Укрзалізниці, підприємств та установ

залізничного транспорту, на базі яких утворено ПАТ «Українська залізниця».

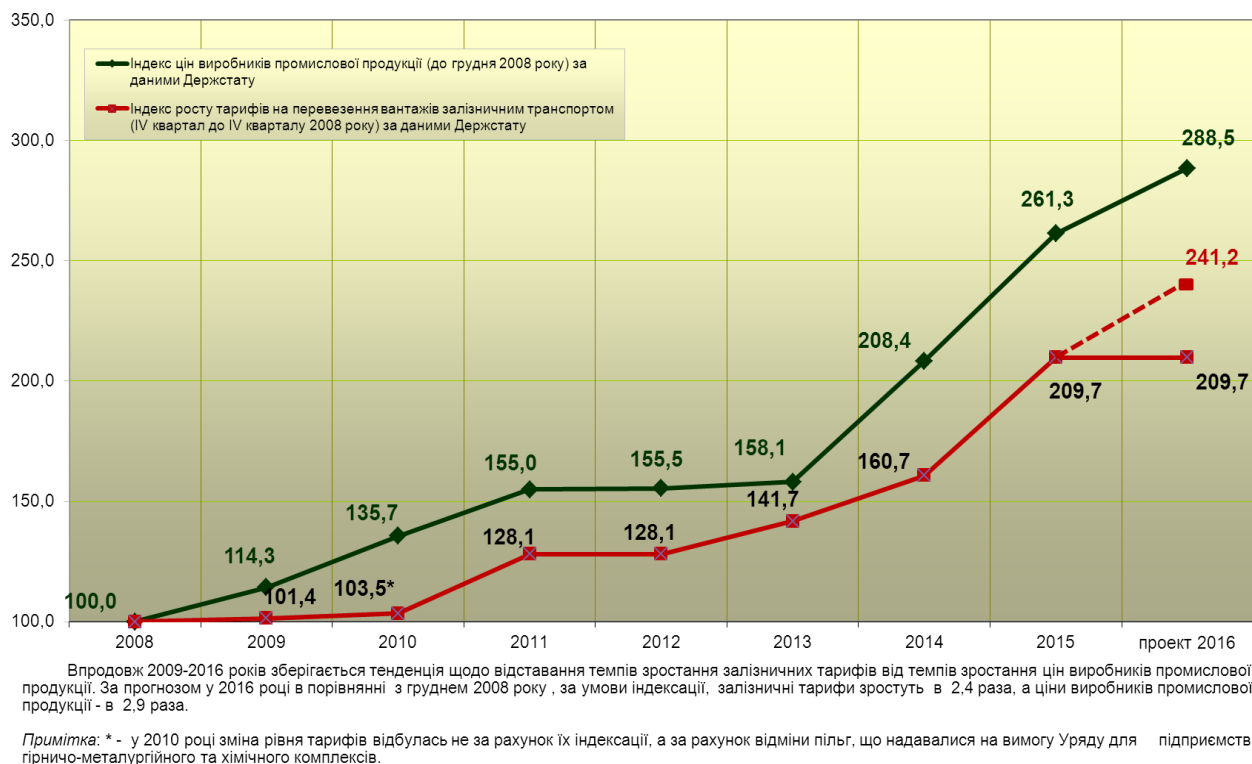


Рис. 2.4. Співвідношення до 2008 року індексів зростання цін і тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом за 2009-2016 роки

Для визначення розміру статутного капіталу ПАТ «Українська залізниця» було проведено незалежну оцінку майна, у результаті балансова вартість необоротних активів галузі склала 245 120,8 млн грн, що на 158 725 млн грн більше, ніж перед оцінюванням.

Унаслідок цього збільшилися витрати на амортизацію до 19 479,5 млн грн. Амортизація є основним джерелом капітальних інвестицій для оновлення інфраструктури галузі.

Прогресує тенденція фізичного зносу основних виробничих фондів, особливо рухомого складу, що становить понад 90 %.

Критичний рівень зношеності рухомого складу за недостатнього рівня фінансування його ремонту і оновлення наражає на небезпеку рух поїздів.

Відсутність дієвого механізму компенсації щодо недоотриманих залізницями дохідних надходжень під час надання суспільних послуг із пасажирських перевезень за тарифами нижче економічно обґрунтованого рівня призводить до перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що негативно впливає на фінансовий стан залізничної галузі.

У 2015 році на перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних спрямовано близько 7,6 млрд грн, а у 2016 році – близько 9,2 млрд грн.

На сьогодні не виконано в повному обсязі положення статті 15 Закону України «Про ціни та ціноутворення» щодо зобов'язань стосовно відшкодування різниці між економічно обґрунтованими та державно регульованими тарифами.

Отже, АТ «Укрзалізниця» опосередковано взяло на себе зобов'язання держави щодо відшкодування різниці між економічно обґрунтованими та державно регульованими тарифами.

Компенсація від перевезень пільгових категорій пасажирів теж відбувається не в повному обсязі. Так, наприклад, у 2015 році отримано компенсацію в сумі 182,1 млн грн, або 25 % суми наданих послуг.

Фінансовим планом на 2016 рік АТ «Укрзалізниця» було передбачено рентабельність 0,1 % за умови індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України.

Індексація тарифів сприяла збалансуванню бюджету АТ «Укрзалізниця» переважно на покриття амортизаційних відрахувань. Порівняння внутрішніх цін із цінами світового ринку свідчить, що рівень українських вантажних залізничних тарифів у 1,6–13 разів нижчий, ніж на залізницях інших країн (рис. 2.5).

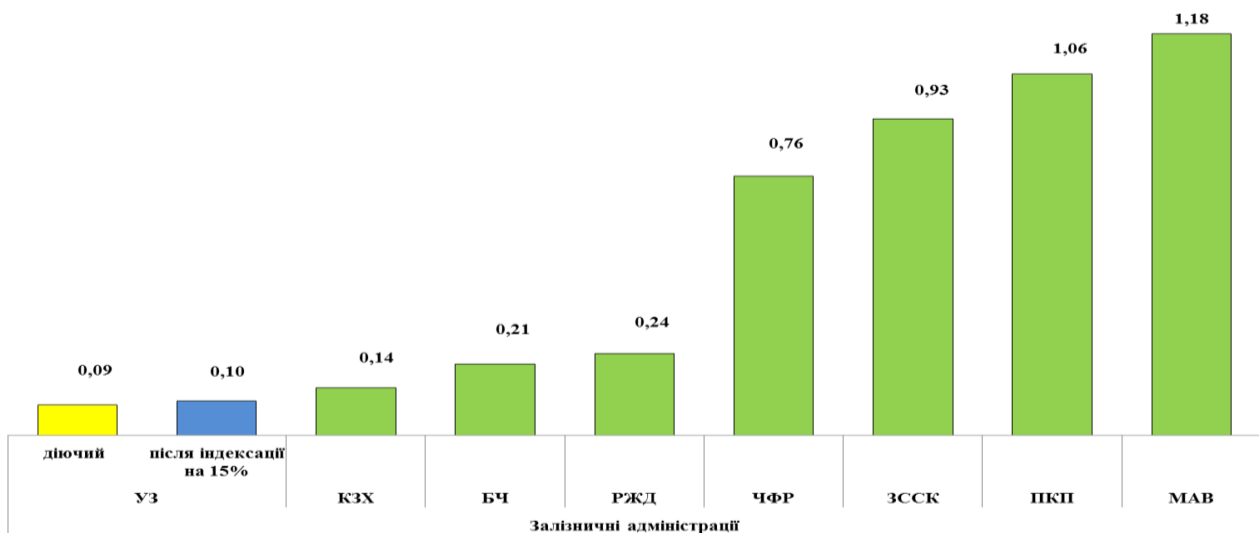


Рис. 2.5. Середня дохідна ставка за 10 ткм для перевезення вантажів у межах України залізничним транспортом України, країн СНД і Європи на відстань 500 км, дол. [23]

У 2015 році понад 54 % залізної руди, 37 % щебню, 76 % чорних металів, 93 % зернових вантажів, 18 % хімічних вантажів, 12 % мінеральних добрив перевозили на експорт. За вісім років середній тариф у доларовому еквіваленті на перевезення основних вантажів зменшився на 10-46 %. Зміни залізничних тарифів і ціни продукції основних вантажів із 2007 до 2016 року наведено на рис. 2.6.

За результатами індексації тарифів на вантажні перевезення доходи АТ «Укрзалізниця» збільшилися на 5 206,6 млн грн. Податкові надходження до Державного бюджету України додатково склали 498,9 млн грн, із них податок на прибуток – 46,2 млн грн, податок на додану вартість – 452,7 млн грн.

Підвищення тарифів на перевезення вантажів не призвело до значної зміни транспортної складової, а порівняно з 2007 роком транспортна складова на основні вантажі навіть зменшилася (рис. 2.7).

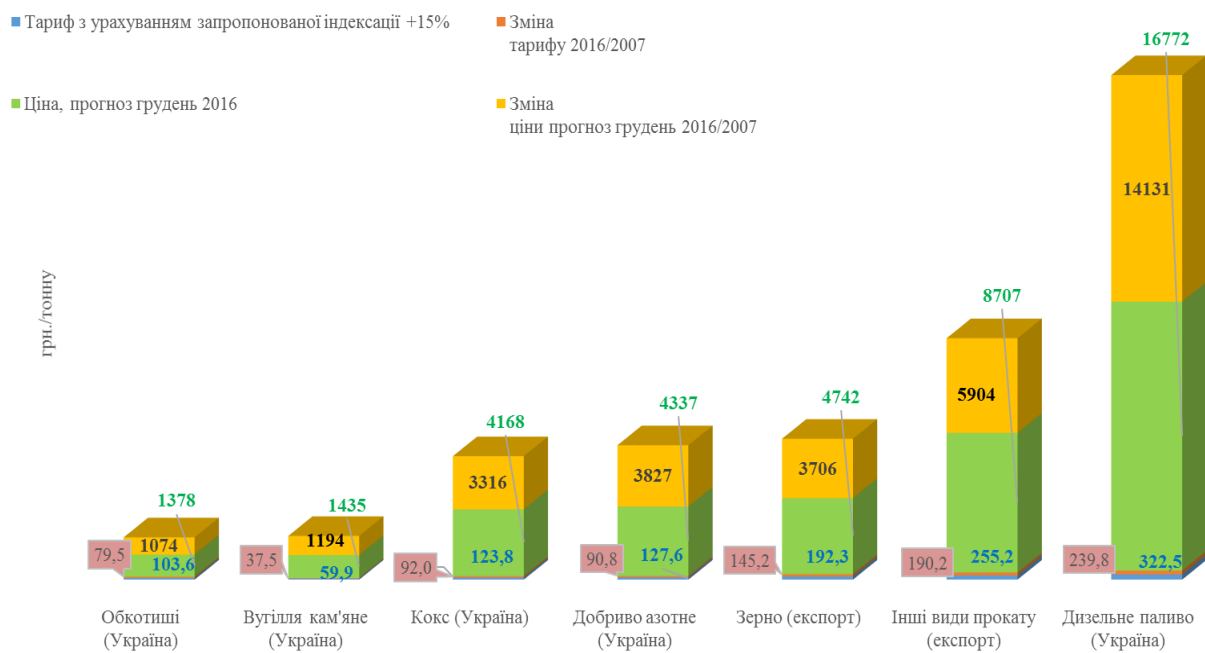


Рис. 2.6. Зміни залізничних тарифів і цін продукції основних вантажів з 2007 до 2016 року

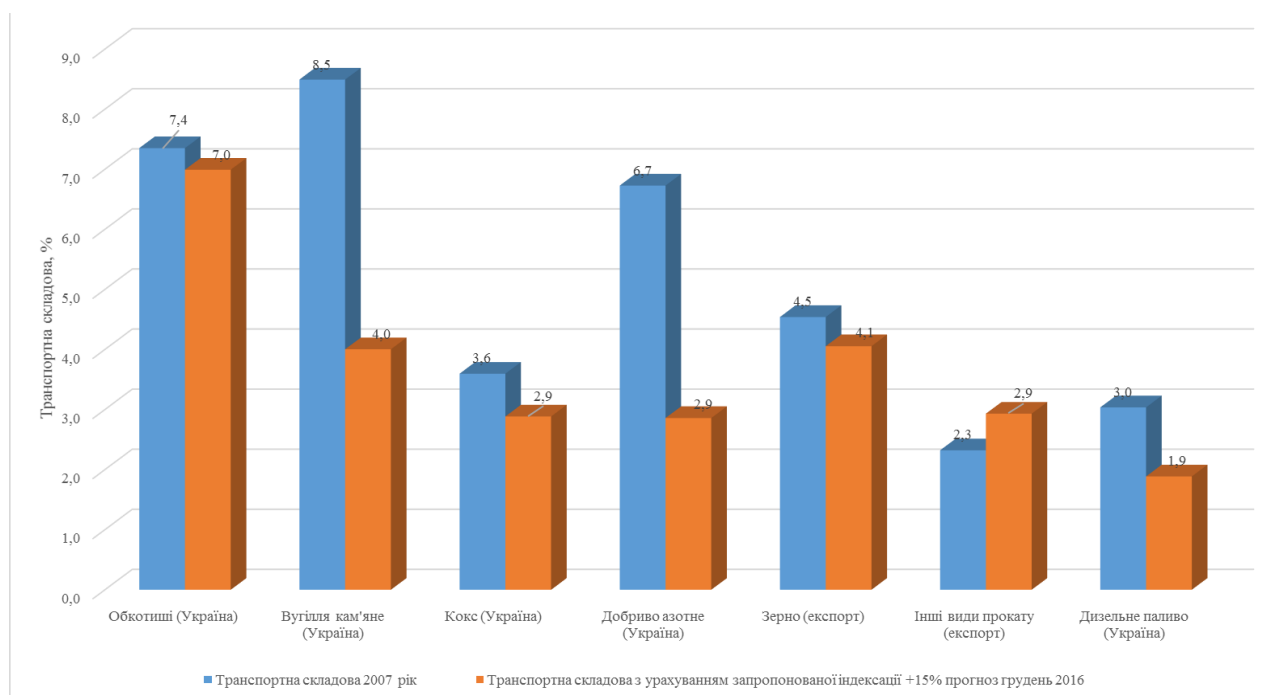


Рис. 2.7. Транспортна складова основних вантажів за 2007 і 2016 роки

Рентабельність перевезень з урахуванням перехресного субсидування соціальних пасажирських перевезень за 2016 рік за індексації тарифів на вантажні перевезення склала 11,9 %.

Отримані від підвищення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом за цей період використано на реконструкцію колії – 1128 млн грн; реконструкцію електричних мереж, тягових підстанцій, пристроїв СЦБ тощо – 300 млн грн; придбання вантажних вагонів – 495 млн грн; придбання колійної техніки – 252 млн грн; придбання рухомого складу для енергогосподарства – 272 млн грн; модернізацію тягового рухомого складу – 2 300 млн грн; вантажних вагонів – 460 млн грн.

Організацію перевезень вантажів залізничним транспортом у міжнародному сполученні та регулювання тарифів на вантажні залізничні перевезення в межах України та пов'язані з ними послуги здійснюють на підставі:

- Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення;
- Закону України «Про ціни і ціноутворення»;
- Закону України «Про природні монополії»;
- Постанови Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 року № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)»;
- Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 року № 457;
- Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 08.10.2013 року, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 15.10.2013 року за № 1762/24294.

За умови індексацій тарифів положення Збірника тарифів певною мірою відповідають положенням УМВС і врегульовують правила

застосування тарифів під час перевезення вантажів залізничним транспортом у міжнародному сполученні.

АТ «Укрзалізниця» починаючи з квітня 2021 року працює з позитивним фінансовим результатом. За підсумками роботи, в червні 2021 року компанія отримала 153 млн грн прибутку. Важливо, що з кожним місяцем збільшувався цей показник. І якщо у квітні він складав 35 млн грн, у травні — майже 39 млн грн, а червні — 153 млн грн. Зі стартом сезону перевезення нового врожаю зернових АТ «Укрзалізниця» збільшує прибутки.

Загалом, за підсумками роботи, у другому кварталі 2021 року АТ «Укрзалізниця» отримала 227,4 млн грн прибутків, тоді як за аналогічний період попереднього року компанія отримала понад 1,8 млрд грн збитків.

Позитивних результатів роботи АТ «Укрзалізниця» вдалося досягти завдяки впровадженню антикризового плану, покращенню операційної роботи у вантажному сегменті, збільшенню обсягів вантажних перевезень, а також послабленню карантинних заходів у країні.

У 2024 році АТ «Укрзалізниця» планувала отримала більше 80 млрд грн доходів від вантажних перевезень. Це на 7 млрд грн більше, ніж компанія отримала за 2023 рік. Динаміка і структура доходів АТ «Укрзалізниця» від вантажних перевезень за 2021-2024 роки подана на рис. 2.8. Нагадаємо, що, за підсумками 2023 року, АТ «Укрзалізниця» отримало 5 млрд грн чистого прибутку.

АТ «Укрзалізниця» у січні-червні 2024 року перевезла більше 90 млн т вантажів. Це на 28 % більше аналогічного періоду 2023 року. Водночас експортні перевезення зросли майже на 59 % – до 45 млн т.

Фіксуємо досить позитивну динаміку вантажоперевезень у першому півріччі 2024 року. Важливо, що, крім загального обсягу перевезень, зріс і експорт стратегічно важливого вантажу – зернових культур – порівняно з попереднім роком – 43 %. Це надважливо для зміцнення економіки країни.

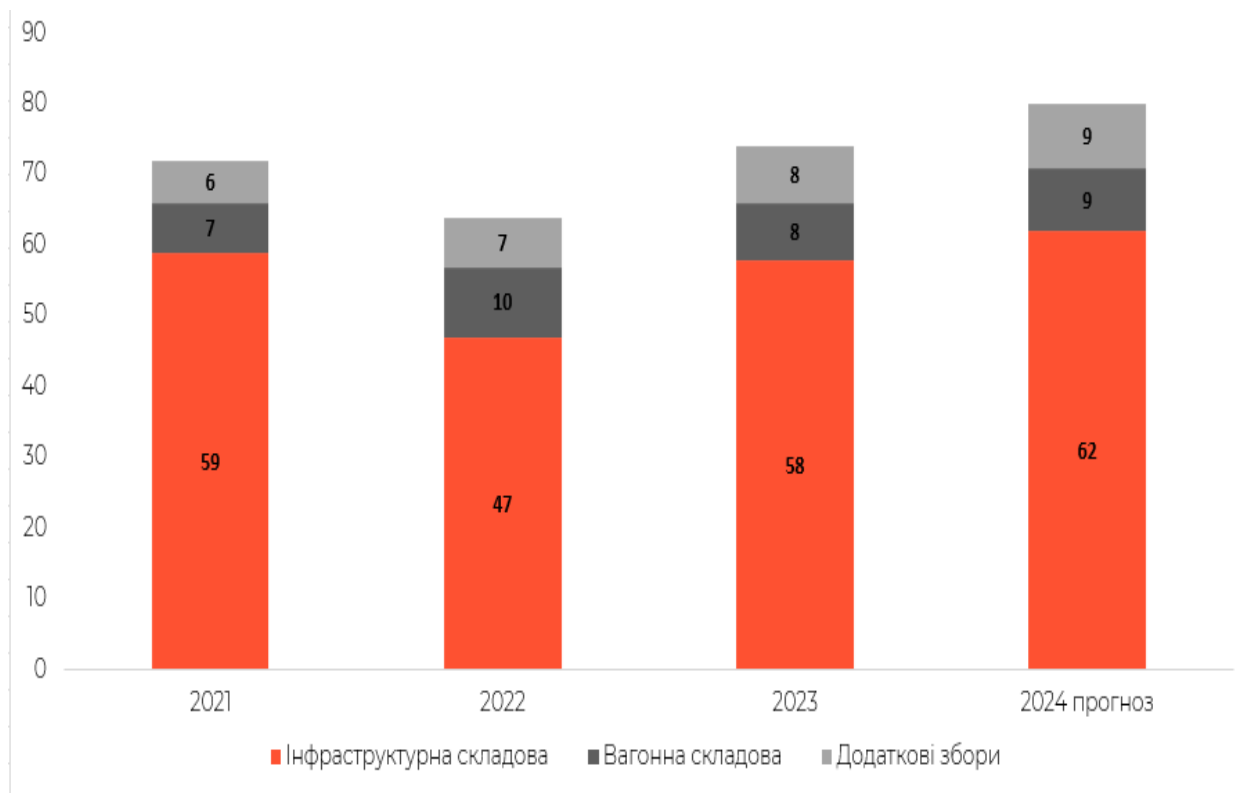


Рис. 2.8. Динаміка і структура доходів АТ «Укрзалізниця» від вантажних перевезень за 2021-2024 роки, млрд грн

Але наразі вже спостерігаємо зростання обсягів перевезень позакласних – збиткових – вантажів, що є викликом для фінансової стабільності компанії. Загалом за шість місяців 2024 року перевезено у внутрішньому сполученні – 40 млн т (+3 %); на експорт – 45 млн т (+59 %); імпорт – 5 млн т (+ 62 %).

Попри те, що в минулому півріччі серед лідерів за обсягами перевезень були зерно та руда, уже декілька місяців поспіль зростають обсяги перевезень позакласних – збиткових - вантажів. Найбільше в січні-червні 2024 року було перевезено таких вантажів: залізна і марганцева руда – 22,9 млн т; зернові вантажі – 22,5 млн т; кам'яне вугілля – 12,5 млн т; мінбудматеріали – 13,7 млн т.

За перше півріччя 2024 року АТ «Укрзалізниця» отримало прибуток 3,1 млрд грн. Загальний дохід від вантажних перевезень порівняно з

аналогічним періодом 2023 року збільшився на 6,5 млрд грн – до 43 млрд грн. Також АТ «Укрзалізниця» отримало в першому півріччі 2024 року на 24 % більше на вагонній складовій.

2024 рік для компанії був менш витратним, ніж 2023: закупівельні ціни на паливо були нижчими на 3 %, а закупівельна ціна газу впала на 35 %. Водночас на капітальні інвестиції АТ «Укрзалізниця» витратило лише 4,5 млрд грн, що на 2,1 млрд менше, ніж за аналогічний період 2023 року. Але компанія прозвітувала про зростання операційних витрат – на 2,6 млрд грн (до 4,6 млрд грн).

Компанія демонструє падіння прибутку в умовах рекордних тарифів і максимально позитивну динаміку вантажної бази. Так, за перше півріччя 2024 року прибуток, за звітом, впав на 1,7 млрд грн, хоча середньомісячний обсяг перевезень у цей період становив 15 млн т/міс., що на 27 % більше, ніж було в попередньому році.

Також компанія, попри зафіксований прибуток у 3,1 млрд грн за перше півріччя, прогнозувала на кінець року збиток у розмірі 2,7 млрд грн. Отже, наполегливість і комплексність у роботі з підвищення дохідних надходжень мають певні результати, але цей напрям роботи потребує постійної активності та врахування можливо більшої кількості факторів, які впливають на стан транспортного ринку.

У 2024 році частка перевезень вантажів в експортному сполученні в загальному обсязі перевезень АТ «Укрзалізниця» зросла до 48 %. За підсумками 2024 року, залізничним транспортом перевезено 174,9 млн т, що на 17,9 % більше порівняно з попереднім роком. Основний драйвер попереднього року — перевезення вантажів в експортному сполученні, частка яких у загальному обсязі зросла до 48 % (у 2023 році — 38 %).

Також покращився показник перевезення вантажів в імпортному сполученні. Обсяг зріс до 9,6 млн т, що на 40,9 % більше порівняно з 2023 роком. Водночас обсяг внутрішніх перевезень скоротився до 80,2 млн т. Це на 5,5 % менше за 2023 рік.

Обсяги експорту вантажів за номенклатурою поділено так: перше місце – зернові вантажі з показником 34,1 млн т (40 %), друге місце — руда залізна і марганцева з обсягом 33 млн т (39 %), третє місце — чорні метали з показником 5,2 млн т (6 %), четверта позиція — мінбудматеріали 4,3 млн т (5 %).

В АТ «Укрзалізниця» прогнозують скорочення обсягу перевезень вантажів у 2025 році приблизно на 10 млн т. Зменшився врожай зерна, зменшуються обсяги вугілля через захоплення територій. Ситуація з ударами по енергоінфраструктурі також негативно впливає на всі без винятку галузі. Приблизно на 5 млн т скоротиться обсяг перевезення зернових — до 35–35,5 млн т. Із них орієнтовно 14 млн т становитиме врожай 2024 року, а 20–21 млн т — урожай 2025.

Одним із стратегічних завдань, яке стоїть перед Україною, є анбандлінг АТ «Укрзалізниця». Стратегією передбачено реалізацію структурної реформи АТ «Укрзалізниця» відповідно до вимог законодавства ЄС із забезпеченням фінансового, функціонального та організаційного розподілу діяльності оператора інфраструктури та перевізників (окремо з вантажних і пасажирських перевезень), а також розмежування функцій із державного і господарського управління, зокрема із забезпеченням незалежності оператора інфраструктури відповідно до вимог ЄС.

Заплановано, що до 2027 року має бути забезпечено фінансове, функціональне та організаційне відокремлення оператора інфраструктури та перевізників (окремо з вантажних і пасажирських перевезень) відповідно до законодавства ЄС.

Також передбачено, що до 2027 року АТ «Укрзалізниця» спільно з профільним Міністерством ухвалить відповідні нормативно-правові акти, необхідні для виконання положень законодавства про конкурентний ринок залізничного транспорту, зокрема з питань рівноправного та недискримінаційного доступу до інфраструктури, ліцензування

перевізників, системи управління безпекою порядку організації суспільно важливих перевезень пасажирів (PSO) [19].

Окремим завданням буде впровадження прозорих, недискримінаційних та ефективних тарифних моделей, які відповідають принципам ЄС, для забезпечення виконання довгострокових зобов'язань із розвитку інфраструктури, а також перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення.

2.2. Основні принципи побудови двоставочних тарифів

Основні принципи, використані для побудови чинних тарифів:

- ціни мають відображувати суспільно необхідні витрати праці і забезпечувати відшкодування витрат і певний прибуток залізничної галузі;
- рівень тарифів має бути узгоджений із рівнем цін в усьому народному господарстві;
- розрахунковою базою для встановлення тарифів слугує середньомережна собівартість перевезень;
- за основу тарифів прийнято реальні витрати на перевезення окремих родів вантажів;
- диференціація ставок за відстанями перевезення відповідає зміні собівартості за відстанями;
- перевізну плату слід визначати переважно за найкоротшу відстань перевезення (тарифну відстань);
- вантажі з більш-менш близькою вартістю перевезення об'єднані в групи з однаковим тарифом (тарифна схема).

Сучасні тарифи побудовані на двоставочній основі і включають ставку за початково-кінцеву операцію і 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 дає змогу отримувати рівну рентабельність на різних відстанях перевезення, об'єктивно розподіляти доходи між залізницями – учасниками перевезення (кожна з яких отримає дохід за свою відстань перевезення, а залізниця відправлення і призначення, крім того, - доходи за початкову і кінцеву операції).

Стан розвитку ринкової економіки в Україні потребує адаптації чинної системи до нових умов. З цією метою необхідно розробити проєкт нового Тарифного керівництва № 1 (ТК № 1).

В основу побудови нового Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України мають бути покладені такі принципи:

- *забезпечення створення конкурентних умов у сфері вантажних залізничних перевезень*. Найближчим часом від залізниць потребуватимуть 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 відокремлено складові, які дають змогу визначати плату кожному учаснику перевізного процесу;

- *забезпечення повного компенсування витрат усіх учасників процесу перевезень*. Для побудови базових тарифів використано собівартість перевезення вантажів за типами рухомого складу. Розрахунковою для встановлення базових тарифів вибрано середньомережеву собівартість перевезень, оскільки базові тарифи мають бути уніфіковані;

- *забезпечення прозорості тарифів*. Побудова тарифу дає змогу відокремлювати плату не тільки за початково-кінцевою і рухомою операції, а і кожную операцію перевізного процесу – інфраструктурну, локомотивну та вагонну складові, і кожную складову – собівартість і прибуток;

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

Такі принципи побудови вантажних тарифів дають змогу 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 залізницях розрізняють тарифи за перевезення вантажів із вантажною і великою швидкостями та пасажирськими поїздами. Плату стягують за тарифну відстань, яка не завжди співпадає з найкоротшою (зазвичай це фактична відстань з урахуванням нормальних поїздопотоків).

Якщо ми говоримо про відкриття (лібералізацію) ринку, то це передбачає і відкриття можливостей тарифів. Саме ринок диктуватиме ціну послуг. Головне, щоб інфраструктура при цьому не програла, не тільки були створені умови для її експлуатації, а і був збережений запас міцності. Зрештою ті, хто хоче перевозити вантаж, повинні зрозуміти, що тариф — це дотація в розвиток інфраструктури.

Також АТ «Укрзалізниця» підтримує утворення незалежного органу з регулювання тарифів, але це компетенція парламенту, оскільки необхідний відповідний закон. Щодо процедури формування залізничних тарифів, то АТ «Укрзалізниця» не наділено повноваженнями самостійно встановлювати тарифи та потребує низки нормативно-правових і регуляторних актів для зміни методики розрахунків за вантажоперевезення.

Тарифна політика на залізничному транспорті здійснюється відповідно до законодавства шляхом застосування державно регульованих, міжнародних і вільних тарифів. Під час перевезення вантажів у межах України застосовано державне регулювання, транзитом — міжнародні договори. За підсумками діяльності, до 2022 року для близько 90 % вантажних перевезень (у структурі вантажообігу) були застосовані державно регульовані тарифи, а для 10 % — міжнародні тарифи.

Щодо виділення інфраструктурної, вантажної та інших складових тарифу, то наразі до тарифу для власних вагонів включена державно регульована інфраструктурна складова (з урахуванням локомотивної тяги). При цьому вартість користування вагонами встановлює власник вагонів. Для перевезень у вагонах перевізника державою встановлені як інфраструктурна складова (з урахуванням локомотивної тяги), так і вагонна складова тарифу. Відповідно вагонна складова вже виділена. Розподіл інфраструктурної та тягової складових тарифу можливий тільки після розроблення нової методики та Збірника тарифів, а вони будуть розроблені у відповідності з планом імплементації Угоди про Асоціацію з ЄС і за результатом ухвалення нового Закону України «Про залізничний транспорт».

Транзитні тарифи ухвалюють у межах щорічних Тарифних Конференцій залізничних адміністрацій-учасниць Тарифної Угоди залізничних адміністрацій (залізниць) держав-учасниць СНД. Однак із початком широкомасштабної агресії та суттєвим падінням транзитних перевезень через територію України АТ «Укрзалізниця» для такого виду перевезень почало застосовувати тарифи як для внутрішніх, експортних та імпорتنих перевезень.

Коли йдеться про тарифи на залізничні вантажні перевезення, зазвичай забувають про загальнодержавну соціальну функцію АТ «Укрзалізниця» – перевезення пасажирів. При цьому найбільша кількість пільговиків у приміському сполученні, перевезення яких збиткове (-87 %).

Одна з причин — це вартість проїзду, яку регулює держава і місцеві органи влади. При цьому, незважаючи на вимоги ст. 10 чинного Закону України «Про залізничний транспорт», за роки незалежності до 2022 року з держбюджету не надано жодної гривні на підтримання пасажирського сектору, зокрема на закупівлю вагонів.

Дехто вважає, що залізниця не потребує підтримки, адже начебто є монополістом у сфері перевезень. Це не зовсім так, бо на сталеві магістралі нині припадає лише 30 % пасажирообігу. Більшим конкурентом є автомобільний транспорт. І не дивно, адже витрати автомобілістів менші. І виникає парадокс, коли на утримання автодоріг витрачали десятки мільярдів гривень із держбюджету на рік, а на залізниці — нічого.

При цьому місцеві органи влади майже не компенсують проїзд пільговиків. Так, за результатами 2016 року, місцеві бюджети мали рекордну за десятиріччя несплату — компенсовано лише 9,2 % суми за проїзд пільговиків у приміському русі (трохи більше 400 млн грн).

Загалом збитки в пасажирському секторі залізничних перевезень сягали у 2016 році 8,9 млрд грн, у 2017 році — 11,4 млрд грн і мають тенденцію до подальшого суттєвого зростання — до 20 млрд грн. Держава вирішила перекрити ці видатки за рахунок перехресного субсидіювання, яке знову ж таки лягає тягарем на тариф від вантажних перевезень.

Зволікання з індексацією тарифів загрожує звести ці перспективи нанівець, адже процеси девальвації гривні та інфляції не стоять на місці.

Проте, звичайно, нинішнє чергове корегування тарифів не вирішить глобального питання їх організації та регулювання.

Аби виправити ситуацію докорінно, необхідно прискорити реформування залізничної галузі: відокремити фінансово вантажні перевезення (як сферу бізнесу) від інфраструктури (як прерогативу держави). Так є в усьому цивілізованому світі. У результаті такого розподілу вкладання держави в інфраструктуру і може стати тією компенсацією залізничній компанії за виконване нею важливе державне замовлення: спеціальні та пасажирські перевезення тощо.

За цим принципом Німеччина виділяє на підтримку державного АТ «Deutsche Bahn» до 10 млрд євро на рік, що становить 15 % загального доходу компанії. При цьому витрати з розрахунку на тонно-кілометрову роботу німецьких залізниць у вісім разів (!) більші, ніж українських.

Словаччина вкладає 70 тис. євро на 1 км інфраструктури залізниць. Подібна схема діє в Чехії, Польщі та інших європейських країнах. Звичайно, з виділенням достатніх коштів із бюджету на утримання інфраструктури та перевезення пільговиків питання про індексацію тарифів не було б справою виживання для АТ «Укрзалізниця».

Паралельно необхідна організація відповідного незалежного органу, що буде регулювати тарифи на транспорті. Ідеться про утворення Державної служби залізничного транспорту. Досвід впровадження подібних структур у країнах Європи свідчить про ефективність їхньої роботи.

Пріоритетними напрямками для інвестицій є сфери монопольного впливу АТ «Укрзалізниця» – інфраструктура і локомотиви. АТ «Укрзалізниця» наполегливо прагне вкладатися у вагони, конкуруючи з «приватниками», у той час як модернізація локомотивного парку та інфраструктури залишаються недофінансованими. Зосередившись на розвитку сфер монопольного впливу, АТ «Укрзалізниця» могло б більш ефективно розвиватися і посилювати позиції залізничного транспорту в боротьбі за вантажопотік. У вагонний парк може інвестувати і бізнес, але для цього необхідно створити привабливі умови, зокрема щодо окупності інвестицій, і рівні права для всіх учасників ринку.

Компанія має намір розширити спектр надаваних послуг. Додатково до UZ-Cargo, яка створена на базі «Центру транспортної логістики» і стала оператором вагонів, компанія утворила кілька інших дочірніх компаній: UZ-Intermodal (займається інтермодальними перевезеннями), UZ-Forwarding (надання експедиторських послуг), UZ Terminals (надання складських послуг), UZ International (надання послуг із перевезення вантажів за кордоном) тощо.

АТ «Укрзалізниця» розвиватиме і пасажирські перевезення. У компанії готують кілька новацій. У пасажирському сегменті бізнесу вони будуть сконцентровані на розвитку п'яти-шести хабів, між якими пасажир

зможуть здійснювати поїздки тривалістю у п'ять-шість годин. Такими містами визначені Одеса, Львів, Харків, Дніпро, Київ.

Отже, основні інвестиції АТ «Укрзалізниця» будуть спрямовані на інфраструктуру, локомотиви, а також вагони.

Питання перегляду тарифів на залізничні вантажні перевезення щоразу викликає хвилю обурення з боку ринку. Одна з причин невдоволення полягає в тому, що підвищення тарифів відбувається без суттєвих змін у системі тарифоутворення, що підриває довіру більшості учасників ринку до таких пропозицій.

Влітку 2024 року в АТ «Укрзалізниця» хотіли запровадити уніфікацію тарифу на залізничні вантажні перевезення. Основними ідеями, які мали обґрунтувати таку новацію, були:

- зменшення диспропорції між вартостями перевезення різних вантажів і наближення нашої тарифної моделі до європейської («немає різниці, що везти у вагоні, бо в Європі єдиний тариф»);
- спрощення розрахунку вартості перевезення (забагато схем і коефіцієнтів; треба спрощувати, щоб було легше рахувати).

З правильністю ідеї наближення тарифної моделі до європейської аж ніяк не посперечається. Адже реформа законодавчої бази, у тому числі і в транспортній галузі, — одна з умов вступу до ЄС. Проблема наближення тарифної моделі до європейської: у запропонованих змінах не йшлося про розподіл тарифу на інфраструктурну та локомотивну складові. А це і є основою європейської тарифної моделі, бо в Європі існує єдиний тариф на доступ до інфраструктури, а тариф на перевезення в частині локомотивної складової — це окремий вид послуги, яку надає достатньо велика кількість гравців на ринку.

У Польщі налічують понад 60 перевізників. І в кожного своя модель тарифоутворення на послуги, свій підхід до амортизації активів. Адже хтось має простіший і дешевий локомотив, а хтось — новий, екологічний, до того ж і в лізинг. Відповідно вантажовідправник на ринку Польщі має

понад 60 різних пропозицій для послуги перевезення різних товарів із різною вартістю. Звісно ж, Україні ще далеко до відкритого ринку, але розподіл тарифу має бути першим кроком у цьому напрямі.

Щодо другого аргументу на користь уніфікації — спрощення розрахунку вартості перевезення, то він взагалі виглядає непереконливо і гіпертрофовано. Адже в еру розвинених ІТ-технологій ніхто не здійснює розрахунки тарифів вручну.

Як наслідок, уніфікація в тому вигляді, який пропонували в АТ «Укрзалізниця», не пройшла і навряд чи пройде в майбутньому, тому що вона не передбачає жодних реальних змін у системі тарифоутворення.

Питання, яке наразі найбільше турбує ринок: усі бачать тільки кінцеву цифру, наприклад 37 %, але ж ніхто не розуміє, як її розраховували.

В АТ «Укрзалізниця» є два основні підходи щодо аргументації індексації: перший – ми збільшуємо на рівень ІЦВ (індекс цін виробників промислової продукції); або другий, який звучить приблизно так: «ми підраховували, скільки нам треба отримати додаткового доходу, і, відштовхуючись від цього, визначили рівень індексації». Перший підхід є абсолютно неправильним економічно, а другий — абсолютно непрозорим.

Щодо індексації на рівень ІЦВ, то це небезпечна ідея з декількох причин:

- вартість перевезення вантажів безпосередньо впливає на зміну самого показника ІЦВ;
- незрозуміла методика розрахунку самого ІЦВ, адже жодного публічного обговорення з цього приводу в країні ніколи не відбувалося;
- ІЦВ — це індекс, який, зокрема, ураховує зміни цін на сировину і товари, які не впливають на зміну обсягів витрат АТ «Укрзалізниця», адже компанія не споживає їх у своїй діяльності;
- подекуди зростання ІЦВ значно випереджає (у декілька разів) темпи зростання індексів світових цін на сировину та матеріали, значну кількість яких перевозять залізницею. Тому сценарій автоматичного

зростання залізничного тарифу на ІЦВ буде методично послаблювати конкурентні позиції українських експортерів на світових ринках і призводити до зменшення обсягів перевезень.

Щодо другого підходу, коли АТ «Укрзалізниця» «підтягує додатковий дохід», то тут основна проблема — це непрозорість і узагальнення. АТ «Укрзалізниця» зазвичай демонструє якісь загальні цифри збільшення витрат, але робить це несистемно та незрозуміло для більшості. Ринок декілька разів на рік бачить уривки фінансових звітів, де щось зростає або зменшується. Але ніхто точно не розуміє, за рахунок чого, що та як.

Тому необхідно розробити нову, прозору та зрозумілу методологію визначення необхідності індексації тарифів і її рівня (індексів). Але перед цим, звісно ж, тариф має бути розподілено. Індексація «інфраструктурної» та «локомотивної» складових не можна розраховувати за одним підходом, адже структура витрат на їх утримання значно відрізняється, як і динаміка зміни собівартості цих складових. Щось треба буде індексувати частіше і, можливо, більше, а щось рідше та менше.

Методології розрахунку індексів мають комплексно враховувати всі прямі та непрямі ризики для галузі та країни і виключати вплив тарифів АТ «Укрзалізниця» на формування цих індексів. Створюючи такі методології, необхідно запобігти ситуації «замкненого кола», коли підняття тарифу впливає на збільшення індексу.

Системні зміни в тарифоутворенні на залізничні перевезення є нагальною потребою для забезпечення сталого розвитку галузі, підвищення прозорості та адаптації до європейських стандартів. Розподіл тарифів на інфраструктурну та локомотивну складові, впровадження зрозумілих методологій індексації — це основні кроки, які мають бути реалізовані найближчим часом.

Розподіл та уніфікація інфраструктурної складової дасть змогу стабілізувати надходження коштів на утримання інфраструктури, адже

АТ «Укрзалізниця» може уникнути ризиків зменшення надходжень у разі зміни структури вантажних перевезень, коли збільшується частка вантажів, перевезення яких коштує дешевше. Надходження на утримання інфраструктури прямо пропорційно будуть залежати від загальних обсягів перевезень, так само як і її знос залежить в основному від загальних обсягів перевезень.

Щодо локомотивної складової, то до відкриття ринку залізничних вантажних перевезень в Україні вона має залишатися диференційованою, адже саме це в умовах монополії дає змогу утримувати ряд видів вантажів на залізниці. І якщо вартість утримання інфраструктури менше залежить від ефективності операційної діяльності, то собівартість перевезення, а саме локомотивна складова (тяга), залежить від неї дуже суттєво.

У свою чергу без впровадження зрозумілих методологій індексації підвищення тарифів залишатиметься непрозорим і викликатиме обґрунтоване невдоволення ринку, що врешті-решт загрожує втратою конкурентоспроможності залізничного транспорту як важливого логістичного ланцюга України.

Ініціатива таких змін (у першу чергу розподілу тарифу) має належати саме АТ «Укрзалізниця». Це однозначно буде перекликатися з тими заявами, які робить керівництво компанії про готовність реформуватися та змінюватися.

Запитання для самоконтролю

1. Складовою чого є вантажні тарифи?
2. Що включає розмір тарифної ставки?
3. Чому рівень тарифів на внутрішні перевезення залізницею визначає Кабінет Міністрів України?

4. На які види залізничних вантажних перевезень рівень тарифів визначає Кабінет Міністрів України?
5. Хто встановлює тарифи на перевезення вантажів залізницею в межах України?
6. Що є розрахунковою базою для встановлення вантажних тарифів?
7. На якій основі побудовані сучасні тарифи на перевезення залізницею?
8. Які ставки включають тарифи на вантажні перевезення залізницею?
9. Які витрати відшкодовує ставка за початково-кінцеву операцію?
10. Які витрати відшкодовує ставка за рухому операцію?
11. Які принципи покладено в основу Збірника тарифів на перевезення вантажів?
12. Які плати дає змогу відокремлювати сучасна побудова тарифу?
13. Якими мають бути базові тарифи?
14. Як розрізняють тарифи на перевезення вантажів за швидкістю?
15. Яку рентабельність на різних відстанях перевезення дає змогу отримувати сучасна побудова тарифних схем?
16. Як саме розподілити доходи між регіональними філіями дає змогу сучасна побудова тарифних схем?
17. Які варіанти дій у разі збитковості тарифної ставки галузі?
18. З чим має бути узгоджений рівень тарифів на вантажні перевезення залізницею?
19. Чому має відповідати диференціація ставок за відстанями?
20. До якої ставки входять витрати на приймання, підготовку до перевезення та видавання вантажу?

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

3.1. Спосіб одиничних розхідних ставок

За чинним законодавством щодо ціноутворення на залізничному транспорті та законодавством України щодо захисту економічної конкуренції, визначення тарифів із вантажних залізничних перевезень має ґрунтуватися на методиці розрахунку їхньої собівартості. Чинною є нова Номенклатура витрат, у якій використані принципово нові методологічні підходи щодо обліку витрат залізничного транспорту з перевезень, а також змінені статті витрат. Зміни в Номенклатурі витрат суттєво впливають на порядок визначення собівартості. Разом це потребує додаткових досліджень щодо визначення собівартості тарифів на вантажні залізничні перевезення.

Результати досліджень дають змогу АТ «Укрзалізниця» визначати собівартість вантажних перевезень у тарифних цілях відповідно до вимог чинного законодавства та з урахуванням положень нової Номенклатури витрат.

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

Ставки за початково-кінцеву операцію компенсують витрати станцій відправлення і призначення на приймання і видавання вантажу отримувачу, 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 прямування.

Така побудова тарифних схем дає змогу 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. Залежно від відстані змінюються витрати транспорту на перевезення. При цьому в **собівартості** можна виділити рухому операцію, рівень якої визначено відстанню перевезення, і **початково-кінцеві** операції, які не залежать від дальності і визначені витратами, які припадають на 1 т вантажу.

За такого виділення витрат по операціях собівартість перевезень 1 ткм визначають як

$$C = \frac{a}{l} + b, \quad (3.1)$$

де a – витрати з п-к операції, грн/т;

b – витрати з рухомої операції, грн/ткм;

l – відстань перевезення, км.

Зі збільшенням відстані собівартість перевезень зазвичай знижується. Однак не у всіх випадках. Так, в авіації зниження собівартості відбувається тільки до визначення дальності безпосадочності польоту літака, яку називають **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 врахована в тарифах. У результаті мають місце чотири схеми диференціювання тарифних ставок T_c за відстанями (рис. 3.1).

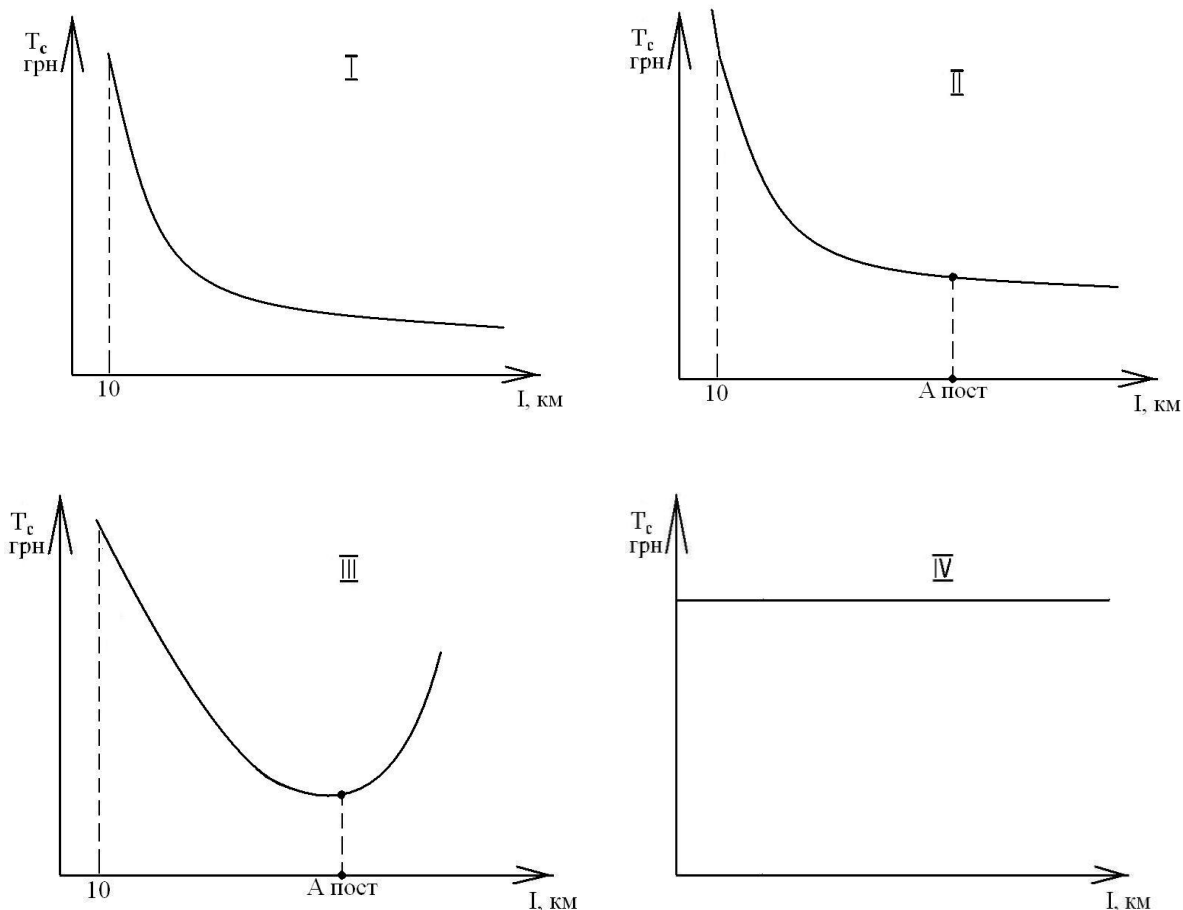


Рис. 3.1. Схеми диференціювання тарифних ставок за відстанями

Схема I є основною. Вона повністю відповідає характеру зміни вартості перевезень: тарифні ставки зі збільшенням дальності перевезень зменшуються. Тарифні ставки за схемами II і III приймають до визначених меж дальності перевезень, яка носить назву **нормальної дальності** перевезень і залежить від роду вантажу. У схемі II від нормальної дальності (Апост.) тарифні ставки залишаються незмінними, наприклад, тарифи на перевезення хімічних вантажів. Схему III використовують для боротьби із зайвими дальностями перевезень ряду вантажів.

Для тарифних перевезень господарських вантажів залізницею використовують схему IV. Тут тарифні ставки зі збільшенням дальності залишаються незмінними.

У тарифних схемах, побудованих на двоставочній основі, тарифну ставку для певної відстані перевезення визначають із формули (3.1) для залізничного транспорту, а для річного використовують формулу

$$C = B + v(L - lm), \quad (3.2)$$

де B – початкова ставка, обчислювана як сума ставок на початкову і кінцеву операції в пунктах відправлення і призначення ($B_{нк}$) і рухому операцію на міні відстані (v, lm), грн/т,

$$B = B_{нк} + v \cdot lm, \quad (3.3)$$

де v – ставка за рухому операцію, грн/ткм;

L – загальна відстань перевезень, км;

lm – мінімальна відстань перевезення, км.

Існують розрахункові формули визначення тарифних ставок і на інших видах транспорту.

Тарифні ставки зазвичай встановлюють на перевезення вантажу масою 1 т на відстань 1 км (у тарифі за перевезення вантажу у вагоні – один вагон, у контейнері – один контейнер.) Послідовно в загальному вигляді провізну плату розраховують множенням тарифної ставки на 1 ткм на відстань перевезення. Однак якщо скласти розрахункові таблиці за кожен кілометр, то вони будуть об'ємними. Тому у всіх тарифних схемах використовують принципи групування відстані за поясами.

Тарифний пояс – це інтервал дальності перевезень, усередині якого діє тарифна ставка для всіх відстаней дальнього поясу. Пояс тарифної відстані на різних видах транспорту змінюється в значних межах: наприклад, на залізницях України від 10 до 100 км.

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

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

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

Цей метод достатньо широко використовуваний на залізницях [22]. Схема розподілу витрат за операціями перевізного процесу полягає в такому: на початку всі експлуатаційні витрати залізниць у відповідності з чинною калькуляцією з деякими корективами поділяють на витрати з пасажирського і вантажного руху. У подальшому витрати з вантажного руху поділяють на витрати, які відшкодовувані основними тарифами і окремо зборами за додаткові операції, пов'язані з перевезенням вантажів. Тоді витрати, які відшкодовувані основним (загальним) тарифом, поділяють на станційні і переміщення, а станційні – на витрати за початкову і кінцеву операції і операції з транзитними вагонами, витрати на рухомому складі на перевезення в поїздах різних категорій: прямих, збірних, передаточних і вивізних.

Це можна побачити зі схеми на рис. 3.2.



Рис. 3.2. Схема розподілу витрат за операціями перевізного процесу

Слід зазначити, що в умовах цієї звітності метод розрахунку за операціями вказаний у багатьох умовах. Особливо це стосується вибору вимірників для окремих конкретних статей витрат.

Формування чинних тарифів відбувалося на базі середньомережевої собівартості перевезень вантажів [5]. Це означає, що собівартість перевезень визначали в середньомережевих умовах з урахуванням таких факторів, як тип рухомого складу, фактичне використання вантажопідйомності вагонів, вид відправок (вагонні, дрібні, контейнерні), розподіл перевезень за дальністю і деякі умови перевезень.

Собівартість перевезень вантажів змінюється також і за напрямками (вантажні або порожні), регіональними філіями, річками (водний

транспорт), дільницями (авто). Урахування перерахованих факторів не змінює того факту, що врешті-решт за кожним видом транспорту слід визначати **середньомережеву** собівартість перевезень вантажів [9].

Для визначення собівартості перевезень можуть і мають бути враховані деякі особливості перевезень окремих вантажів. Наприклад, з перевезенням дрібнопартійних вантажів виникає необхідність накопичувати їх до визначеної партії вантажів (попереднього зберігання на складах залізниці).

Перевезення кислот пов'язане з особливими умовами перевезень, які потребують спеціального огляду цистерн, постановки в поїздах спереду цистерн звичайних вагонів прикриття, а також із необхідністю здійснення значних обсягів маневрової роботи. Крім того, кислоти роз'їдають метал цистерн, тому витрати мають бути передбачені в більшому розмірі, ніж для визначення собівартості перевезень інших вантажів.

Також необхідно враховувати з визначенням собівартості і особливі умови перевезення легкозаймистих і небезпечних вантажів.

Вантажні тарифи АТ «Укрзалізниця» подані в Тарифному керівництві № 1 в розрахункових таблицях за схемами. Це базові ставки, які корегують відповідними коефіцієнтами. Базові ставки надані з вагона, контейнера. Система побудови таблиць поясна: разом для відстаней до 2190 км встановлено пояси з відстанями від 10 до 100 км. Для кожного поясу плату обчислюють за середньопоясною відстанню.

Розробляючи розрахункові таблиці повагонних схем, базову ставку, грн, для кожного тарифного поясу і вагона з визначеним завантаженням визначають як

$$T_{по} = C_T \cdot P \cdot L_{гр}, \quad (3.4)$$

де C_T – тарифна ставка для певної відстані, грн/ткм;

P – розрахункова норма завантаження, т;

$L_{ГР}$ – відстань, визначена по середині тарифного поясу, у межах якого знаходиться ця відстань на перевезення, км.

Розрахункова норма завантаження P враховує фактичне використання вантажопідйомності і не може бути менше 10 т.

Плата за перевезення 1 т вантажу паливом у цистерні (базова ставка), грн,

$$T_{НОЛ} = C_T \cdot L_{ГР}. \quad (3.5)$$

Плата за перевезення вантажу в контейнері (базова ставка), грн,

$$T_K = C_T \cdot P_K \cdot L_{ГР}, \quad (3.6)$$

де P_K – розрахункова норма завантаження контейнера, т.

Формула для розрахунку собівартості вантажних перевезень C має параметричну побудову і може бути подана в такому уніфікованому вигляді:

$$C = A + (B + D \times P) \times L, \quad (3.7)$$

де A – параметр собівартості – агрегована витратна ставка за початково-кінцеві операції (ПКО), за відправку, грн,

$$A = A_i + A_T + A_B,$$

де A_i – інфраструктурна складова агрегованої витратної ставки за ПКО параметра A ;

A_T – локомотивна складова агрегованої витратної ставки за ПКО параметра A ;

A_B – вагонна складова агрегованої витратної ставки за ПКО параметра A ;

B, D – параметри собівартості – агреговані витратні ставки за рухому операцію, за відправко-кілометр і тонно-кілометр відповідно, грн,

$$B = B_i + B_T + B_B, \quad (3.8)$$

де B_i – інфраструктурна складова агрегованої витратної ставки рухомої операції параметра B ;

B_T – локомотивна складова агрегованої витратної ставки рухомої операції параметра B ;

B_B – вагонна складова агрегованої витратної ставки рухомої операції параметра B ;

$$D = D_i + D_T, \quad (3.9)$$

де D_i – інфраструктурна складова агрегованої витратної ставки рухомої операції параметра D ;

D_T – локомотивна складова агрегованої витратної ставки рухомої операції параметра D ;

L – відстань перевезення, км;

P – маса відправки, т.

Отже, формула для визначення собівартості вантажних перевезень вагонами парку загального користування має вигляд

$$C = (A_i + A_T + A_B) + [(B_i + B_T + B_B) \times (1 + \alpha) + (D_i + D_T) P] \times L, \quad (3.10)$$

де α – коефіцієнт порожнього пробігу вагонів (розрахований як відношення порожнього пробігу вагонів до пробігу навантажених вагонів).

Для визначення собівартості перевезень вантажів у приватних вагонах із загальної собівартості перевезень необхідно вилучити вагонні складові параметрів A і B .

У розрахунках собівартості вантажних перевезень необхідно використовувати коефіцієнт k – зміни собівартості рухомої операції залежно від відстані перевезення, який враховує, що на коротких відстанях частіше використовують збірні, вивізні, передаточні поїзди, які потребують додаткових витрат порівняно з наскрізними поїздами. Ці коефіцієнти були визначені під час виконання науково-дослідної роботи «Визначення собівартості перевезення вантажів у вагонах загального парку залізниць і у власних вагонах вантажовласників або орендованих ними», (виконана ВНІІЗТ на замовлення Укрзалізниці в 1996 році). Значення коефіцієнтів – 1,2 до 0,878 від мінімальної до максимальної відстані перевезення залізницею України.

На проміжних значеннях відстаней перевезення коефіцієнт визначають методом інтерполяції.

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

- плата за початково-кінцеві операції (ПКО);
- плата за рухому операцію [6].

Кожна з частин базового вантажного тарифу містить інфраструктурну та вагонну складові, які являють собою відповідно плату за користування інфраструктурою (з урахуванням локомотивної складової) і вагонами. Щодо локомотивних складових вантажного тарифу, то локомотивна складова з ПКО компенсує витрати, пов'язані з роботою маневрових локомотивів на початкових і кінцевих операціях, а

локомотивна складова з рухомої операції – витрати, пов'язані з роботою поїзних локомотивів і маневрових локомотивів на шляху прямування вантажу.

До тарифів з початково-кінцевих операцій віднесені витрати за такими видами робіт і послуг:

- підготовка вантажних вагонів (включаючи очищення вагонів, промивання критих та ізоtermічних вагонів) і контейнерів парку залізниць до перевезень;

- інформація про майбутнє подавання вагонів для завантаження й вивантаження засобами відправника (одержувача);

- поточний ремонт порожніх вагонів парку залізниць для підготовлення їх під завантаження;

- технічне обслуговування на станціях вантажних вагонів парку залізниць, власних та орендованих;

- поточний і капітальний ремонт, амортизація контейнерів загального парку;

- огляд вагонів парку залізниць у технічному і комерційному відношенні для подавання вантажовідправникам під визначені вантажі;

- підготовка під налив цистерн, бункерних напіввагонів парку залізниць;

- обслуговування вагонів зі швидкопсувними вантажами і живністю;

- приймання до відправлення (включаючи перевірку правильності завантаження і кріплення вантажів на відкритому рухомому складі) і видавання вантажів, а також оформлення перевізних документів залізничними станціями у своїй частині;

- витрати, пов'язані з перевантаженням вагонів через технічну та комерційну несправність;

- обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю, утримання та поточний, капітальний і інші види поліпшення основних засобів господарства вантажної роботи;

- виконання приймально-здавальних операцій (огляд і передавання вагонів у технічному і комерційному відношенні);

- маневрова робота з розформування поїздів різних категорій (маршрутних, передавальних, вивізних, збірних), що прибули на залізничні станції завантаження, вивантаження за призначенням вагонів і вантажів згідно з чинною технологією, а також з формування на залізничній станції відправлення поїздів різних категорій;

- технологічні операції з контейнерами, не пов'язані з прийманням і видаванням вантажів, крім додаткових операцій із контейнерами для вантажів, які перевозять під митним контролем;

- пристосування вантажних вагонів парку залізниць для спеціальних перевезень;

- робота локомотивів у господарському русі та витрати з парової тяги;

- утримання технологічних центрів з обробки перевізних документів;

- частина витрат на обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю господарства перевезень, поточного, капітального та інших видів поліпшення основних засобів господарства перевезень;

- частина витрат на екіпірування локомотивів і амортизацію маневрових локомотивів;

- частина витрат на обслуговування, огляд внутрішнього обладнання автономних рефрижераторних вагонів і рефрижераторних секцій;

- частина амортизації вантажних вагонів (включаючи рефрижераторний рухомий склад);

- частина витрат на поточне утримання колії і постійних пристроїв станційних колій без урахування амортизації за час користування вагонами вантажовідправником (вантажоодержувачем);

- частина витрат на утримання бригадирів колії по станційних коліях;

- частина витрат на поодинокі заміну шпал на станційних коліях;

- частина витрат на поповнення і заміну баласту на станційних коліях;

- частина витрат на поодинокі заміну і поповнення скріплень, протиугонів та інших елементів верхньої будови колії на станційних коліях;

- частина витрат на утримання штучних споруд, роботи з піско-, водо- і піскоборотьби та інші роботи по колійному господарству;

- частина витрат на капітальний ремонт та інші види поліпшення верхньої будови колії, земляного полотна і штучних споруд на станційних коліях;

- частина витрат на амортизацію земляного полотна і штучних споруд на станційних коліях, верхньої будови колії на станційних коліях і амортизацію основних засобів колійних машинних станцій;

- частина витрат на поточний ремонт виробничих будівель і споруд інших господарств і капітальний ремонт, інші види поліпшення будівель і споруд інших господарств, виконаних господарством цивільних споруд;

- частина витрат на амортизацію основних засобів господарств, які знаходяться на балансі господарства цивільних споруд;

- частина витрат на поточне утримання та обслуговування пристроїв диспетчерської централізації, електричної централізації стрілок на головних і станційних коліях, пристроїв механізованих і автоматизованих гірок, радіостанцій, радіовузлів і підсилювачів, пристроїв, апаратури та споруд радіорелейного зв'язку, апаратури телефонного зв'язку високої і низької частоти і вибіркового зв'язку, інших пристроїв автоматики та зв'язку залізниць;

- частина витрат на поточне утримання, обслуговування та експлуатацію апаратури телеграфних і телефонних станцій, користування з'єднувальними лініями Мінвідновлення України, поточний ремонт і амортизацію основних засобів автоматики і зв'язку, капітальний ремонт та інші види поліпшення основних засобів сигналізації та зв'язку;

- частина витрат на технічне обслуговування контактної мережі та ліній електропередачі районами і дистанціями контактної мережі на станційних коліях;

- частина витрат на технічне обслуговування пристроїв зовнішнього освітлення станцій, переїздів, вантажних районів, контейнерних майданчиків тощо;

- частина витрат на поточний ремонт основних засобів електропостачання;

- частина витрат на капітальний ремонт та інші види поліпшення основних засобів електропостачання на станційних коліях;

- частина витрат на амортизацію основних засобів електропостачання та інших основних засобів господарства електропостачання.

Крім того, до витрат на початково-кінцеві операції частково віднесені загальновиробничі та адміністративні витрати господарств, витрати відділень регіональних філій, управлінь регіональних філій і підрозділів, що їм підпорядковані.

До тарифів з рухомої операції віднесені витрати за такими видами робіт і послуг:

- перевірка правильності навантаження та кріплення вантажів на вагонах у поїздах, які прямують через станцію;

- технічне обслуговування контейнерів;

- прийом і відправлення поїздів на вантажних, сортувальних і інших станціях;

- робота локомотивів у вантажному русі;

- робота локомотивів у колійному господарстві;

- усунення відмов локомотивів у міжремонтні періоди;

- поточні і капітальні ремонти та інші види поліпшення локомотивів;

- технічне обслуговування локомотивів;

- витрати на амортизацію поїзних локомотивів;

- поточний ремонт вантажних вагонів із відчепленням ПР-2;
- капітальний ремонт та інші види поліпшення вантажних вагонів;
- технічне обслуговування вантажних вагонів на станціях;
- деповський ремонт вантажних вагонів (включаючи спеціалізовані);
- поточний ремонт внутрішнього обладнання автономних рефрижераторних вагонів і рефрижераторних секцій;
- деповський, капітальний ремонти, інші види поліпшення рефрижераторного рухомого складу;
- охорона колії, переїздів і штучних споруд, утримання захисних лісонасаджень;
- поточне утримання та обслуговування пристроїв автоблокування;
- утримання ремонтно-ревізійних цехів і майстерень для технічного обслуговування обладнання і транспортних засобів тягових підстанцій і постів секціонування;
- частина витрат на амортизацію контейнерів;
- частина витрат з маневрової роботи на вантажних і сортувальних станціях;
- частина витрат з обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю господарства перевезень, поточного, капітального та інших видів поліпшення основних засобів господарства перевезень;
- частина витрат з роботи локомотивів для виконання маневрової роботи;
- частина витрат на екіпірування локомотивів і амортизацію маневрових локомотивів;
- частина витрат на ремонт основних засобів локомотивного господарства;
- частина витрат на обслуговування, огляд внутрішнього обладнання рефрижераторних секцій;

- частина витрат на амортизацію вантажних вагонів і рефрижераторного рухомого складу без урахування амортизації за час користування вагонами вантажовідправником (вантажоодержувачем);
- частина витрат на поточне утримання колії і постійних пристроїв головних і станційних колій;
- частина витрат на утримання бригадирів колії по головних і станційних коліях;
- частина витрат на поодинокую заміну шпал на головних і станційних коліях;
- частина витрат на поповнення і заміну баласту на головних і станційних коліях;
- частина витрат на поодинокую заміну і поповнення скріплень, протиугонів та інших елементів верхньої будови колії на головних і станційних коліях;
- частина витрат на утримання штучних споруд, роботи з піско-, водо- і піскоборотьби, на інші роботи по колійному господарству;
- частина витрат на капітальний ремонт та інші види поліпшення верхньої будови колії, земляного полотна і штучних споруд на головних і станційних коліях;
- частина витрат на амортизацію земляного полотна і штучних споруд на головних і станційних коліях, верхньої будови колії на головних і станційних коліях і амортизацію основних засобів колійних машинних станцій;
- частина витрат на поточний ремонт виробничих будівель і споруд інших господарств, капітальний ремонт, інші види поліпшення будівель і споруд інших господарств, виконаних господарством цивільних споруд;
- частина витрат на амортизацію основних засобів господарств, які знаходяться на балансі господарства цивільних споруд;
- частина витрат на поточне утримання та обслуговування пристроїв диспетчерської централізації, електричної централізації стрілок на

головних і станційних коліях, пристроїв механізованих і автоматизованих гірок, радіостанцій, радіовузлів і підсилювачів, пристроїв, апаратури та споруд радіорелейного зв'язку, апаратури телефонного зв'язку високої і низької частоти та вибіркового зв'язку, інших пристроїв автоматики та зв'язку залізниці;

- частина витрат на поточне утримання, обслуговування та експлуатацію апаратури телеграфних і телефонних станцій, поточний ремонт і амортизацію основних засобів автоматики і зв'язку, капітальний ремонт, інші види поліпшення основних засобів сигналізації та зв'язку;

- частина витрат на технічне обслуговування контактної мережі та ліній електропередачі районами та дистанціями контактної мережі на головних і станційних коліях;

- частина витрат на технічне обслуговування пристроїв зовнішнього освітлення станцій, переїздів, вантажних районів, контейнерних майданчиків тощо;

- частина витрат на поточний ремонт основних засобів електропостачання;

- частина витрат на капітальний ремонт, інші види поліпшення основних засобів електропостачання на головних і станційних коліях;

- частина витрат на амортизацію основних засобів електропостачання та інших основних засобів господарства електропостачання.

Крім того, до витрат на рухомі операції частково віднесені загальновиробничі та адміністративні витрати господарств, управлінь регіональних філій і підрозділів, що їм підпорядковані.

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

3.2. Програмний комплекс для визначення собівартості пропускання вагонопотоків залізничною мережею України

3.2.1. Програмне забезпечення для ведення розрахунків собівартості вантажних перевезень у тарифних цілях

Завдання з розрахунку собівартості вантажних перевезень є одним із основних для встановлення та забезпечення ефективності функціонування АТ «Укрзалізниця». Визначити собівартість вантажних перевезень (СВП) у тарифних цілях можна лише автоматизованими людино-машинними методами. З 2013 року розрахунки собівартості базовані на застосуванні «Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом» (далі МРТПВЗТ), а також «Методичних рекомендацій визначення собівартості вантажних перевезень залізничним транспортом у межах України в тарифних цілях» (далі МР ВСВП).

Методика МР ВСВП ураховує всі основні джерела покриття витрат з вантажних залізничних перевезень, а саме вантажні тарифи, додаткові збори, вільні тарифи, плату за користування вагонами та контейнерами. В автоматичних розрахунках собівартості конкретного вантажного перевезення ураховують витрати, які можуть бути компенсовані за рахунок тарифів. Через те що за окремими статтями номенклатури витрати з вантажних залізничних перевезень можуть бути компенсовані за рахунок різних джерел, а за деякими їх необхідно поділити на дві частини, необхідно застосовувати вимірники пропорційного розподілу витрат за окремими статтями.

Для ефективної реалізації ПЗ РСВП важливо, що в методиці МР ВСВП розрахунок собівартості СВП подано як формули, які мають параметричну структуру, приведену до уніфікованого вигляду. У розрахунках СВП також необхідно використовувати емпіричні коефіцієнти, у першу чергу коефіцієнти зміни собівартості рухомої операції залежно від відстані перевезень, подані в табличний спосіб, тощо.

Для визначення собівартості СВП використовують відповідні моделі, що мають уніфіковану структуру. Так, для ВСВП у внутрішньому сполученні використовують такі моделі: модель СВП в універсальних і спеціалізованих вагонах залежно від належності рухомого складу; МСВП у цистернах залежно від належності рухомого складу; МСВП в ізотермічному рухомому складі; модель собівартості вантажних перевезень у контейнерах за всіма видами сполучень тощо. У подальшому це дає змогу побудувати програмне забезпечення, яке може розширити склад моделей ВСВП, а також удосконалювати і адаптувати за рахунок модифікації лише інформаційної складової, що забезпечує вихідні дані розрахунків.

Програмне забезпечення, що реалізує МР ВСВП, забезпечує процедури відокремлення в собівартості вантажного залізничного перевезення (СВЗП) витрат за операціями перевізного процесу (початково-кінцеві, рухомі), а також за інфраструктурною, вагонною та локомотивною складовими. На підставі розподілу витрат також може бути забезпечено ефективне державне регулювання сектору залізничного транспорту.

Через постійні зміни інформаційної бази та умов виконання розрахунків сучасне програмне забезпечення розрахунку СВП потребує постійного супроводження, налагодження і тестування. Процедури актуалізації і супроводження ПЗ РСВП потребують відповідної інформаційної бази, а їх виконання забезпечує подальші можливості розрахунку собівартості конкретного вантажного перевезення. Іншим завданням ПЗ РСВП є розподіл витрат, пов'язаних із виконанням вантажних перевезень за операціями перевізного процесу та складовими (вагонна, інфраструктура, локомотивна) з урахуванням типів вагонів і їхньої належності тощо. Актуалізоване ПЗ придатне для виконання розрахунків СВП у межах України, а також для транзитних перевезень.

Введення в дію нової Номенклатури витрат, яка базована на принципово нових методологічних підходах, має суттєвий вплив на

порядок визначення собівартості. Результати розроблення призначені для визначення СВП за різних видів сполучень з урахуванням нововведень. Розроблене та актуалізоване до умов відповідного року програмне забезпечення можна використовувати в тарифних цілях для визначення економічно обґрунтованого рівня тарифів і забезпечення вчасної зміни їх із метою підвищення конкурентоспроможності та забезпечення фінансової стійкості залізничної галузі.

3.2.2. Технологія актуалізації програмного забезпечення з розрахунку собівартості для умов відповідного року

Актуалізація програмного забезпечення до умов відповідного року полягає в перевірці, переформатуванні, доповненні або модифікації таблиць первинних даних, використовуваних для розрахунків собівартості вантажних перевезень (СВП), а також доопрацюванні програмного забезпечення розрахунку СВП (ПЗ РСВП) з метою удосконалення його виробничих функцій.

Аналізують і обробляють вхідні дані за всіма статтями витрат, наданими за розрахунковий період, а також перетворюють їх подання в необхідному форматі. Такі перетворення забезпечують можливість автоматичного розбиття витрат на складові згідно з методикою МР РСВП.

Подані до розрахунків вхідні дані надають:

- у таблицях розділу 17 документа «Ф.10.2 зал»;
- таблицях «Калькуляція собівартості вантажних та пасажирських перевезень»;
- «Калькуляція собівартості вантажних перевезень за початково-кінцевими операціями та операції із руху»;
- «Калькуляція собівартості вантажних перевезень за операціями перевізного процесу».

Внутрішній формат первинних даних визначений структурою моделей розрахунку.

Для актуалізації ПЗ РСВП були зібрані і перевірені дані про параметри вантажних перевезень, необхідні для розрахунку собівартості, які були надані різними підрозділами АТ «Укрзалізниця» за запитом. Прикладами таких параметрів є «тонно-кілометри брутто за вантажними перевезеннями», «кількість транзитних вагонів із переробкою та без переробки» тощо.

Для автоматичного розрахунку СВП за всіма моделями, передбаченими в методиці МР РСВП були оновлені дані з рухомого складу, які відповідають показникам визначеного періоду. Серед них такі показники, як вартість поточкових і капітальних ремонтів вагонів, значення залишкової вартості, коефіцієнтів порожнього пробігу, вартість нових вагонів тощо.

Для виконання розрахунків СВП передбачена така схема структурування вихідних параметрів:

- розрахунок (завдання загальної моделі перевезень, наприклад модель для транзитного перевезення);
- рухомий склад (вагон: спеціальний, завантаження 70 т);
- належність (вагон - загального парку, локомотив - УЗ).

3.2.3. Напрями розвитку програмного забезпечення для вирішення завдань оперативного аналізу і моделювання процесів із формування тарифів вантажних перевезень

Актуалізована та налагоджена версія програмного забезпечення для розрахунку собівартості дає змогу користувачам визначати собівартість за сучасною методикою МР ВСВП. Для розрахунків СВП використовують масив вхідних даних за певний період (півріччя або рік). ПЗ РСВП потребує обов'язкових процедур доопрацювання в разі змін інформаційної бази, корегування таблиць щодо джерел покриття витрат або розподілу витрат між початково-кінцевими та рухомими операціями перевізного

процесу тощо, тому однією з головних проблем щодо удосконалення процесів економічно обґрунтованого управління процесами вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» є адаптація ПЗ РСВП, або його наступника, до змін інформаційної бази, а також застосування МР ВСВП для вирішення завдань оперативного аналізу і моделювання процесів із формування тарифів вантажних перевезень. Розглянемо деякі напрями та можливості застосування адаптованого ПЗ РСВП для завдань оперативного аналізу і моделювання собівартості процесів перевезень.

1. Для оперативного аналізу поточного стану функціонування регіональної філії актуальним є завдання розрахунку собівартості за даними, що відповідають довільним проміжкам часу (менш ніж рік, отримані у визначений проміжок часу тощо). Для реалізації такого типу завдань можна вдосконалити сучасне програмне забезпечення ПЗ РСВП у напрямі автоматизації отримання масивів вхідної інформації з баз даних інших інформаційних систем АТ «Укрзалізниця». Для цього доцільно використовувати регламентні процедури ГІОЦ, виконання яких щодо збирання первинних даних створить основу вирішення завдань оперативного аналізу поточного стану функціонування залізниці та подібних.

2. Запропоновані в методиці моделі МСВП мають уніфіковану структуру. Формалізація структури і параметрів цих моделей засобами спеціалізованої мови, що відповідає уявленням про моделі визначення собівартості вантажних перевезень фахівця-аналітика у сфері тарифної політики, відкриває можливість для адаптації та необхідного розвитку системи розрахунків СВП, а на її основі подальшого вирішення комплексних завдань із оперативного аналізу і моделювання процесів щодо розрахунків СВП і формування тарифів. Це забезпечує можливість побудови ПЗ, яке може розширити склад моделей ВСВП, а також адаптуватися за рахунок модифікації лише інформаційної складової, дані для якої забезпечує ГІОЦ.

3. Іншим напрямом розвитку програмного забезпечення є моделювання процесів визначення собівартості для перевезень, що виходять за рамки методики МР ВСВП. У ПЗ, що реалізує методику, собівартість розраховують різними способами залежно від таких параметрів (рис. 3.3):

- 1) тип рухомого складу;
- 2) модель розрахунків (загальна, у навантаженому або порожньому стані);
- 3) тип перевезення (внутрішньодержавне, експорт, імпорт, транзит різного типу);
- 4) належність вагонів, локомотивів і контейнерів.

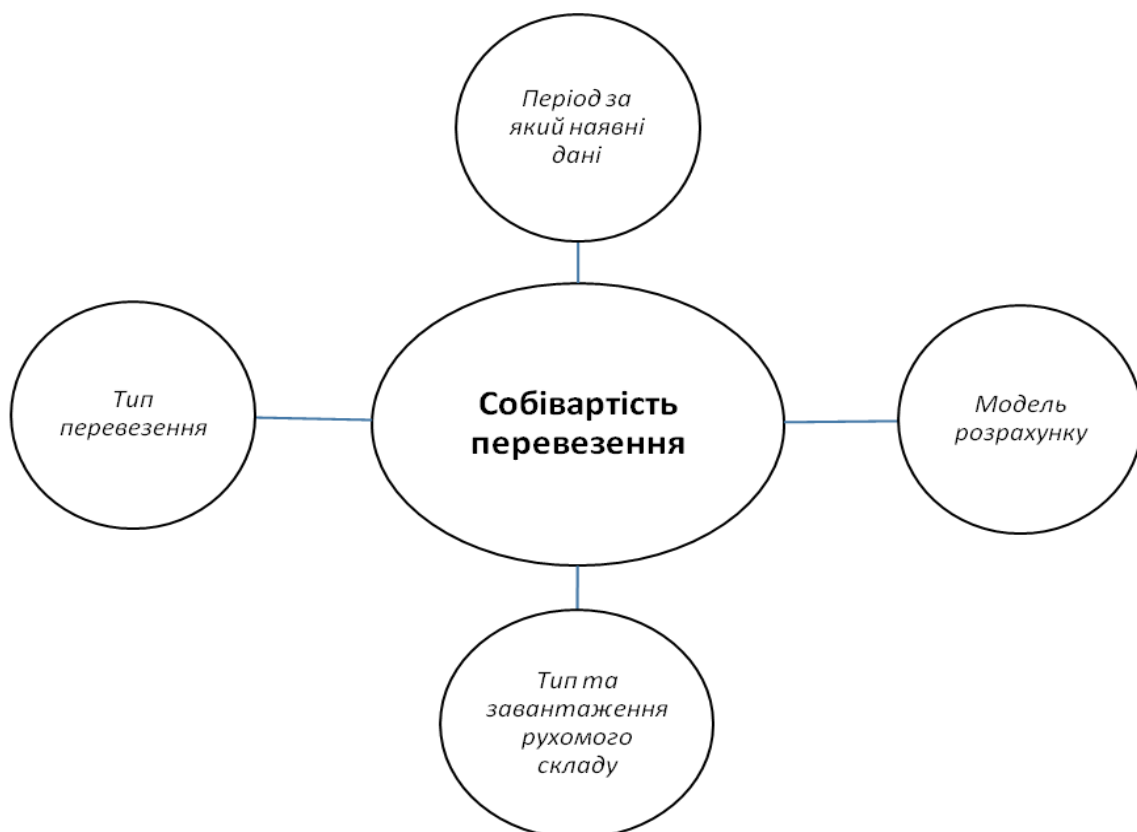


Рис. 3.3. Структура входних параметрів розрахунку собівартості

Удосконалення сучасного ПЗ РСВП може бути забезпечено надбудовою програми спеціалізованою функціональною оболонкою, що

використовує ядро наявного програмного комплексу і дасть змогу реалізувати такі функції (рис. 3.4):

- 1) визначати спосіб розрахунку (встановити модель МСВП) для різних типів рухомого складу (наприклад урахувати собівартість перевезення негабаритних вантажів);
- 2) додавати до складу МСВП нові моделі розрахунків собівартості та порівнювати отримані на їхній основі значення з уже наявними моделями;
- 3) моделювати процедури розрахунків собівартості за новими типами перевезень (наприклад особливі транзити тощо);
- 4) визначати нові статті видатків і розподіл їх, змінювати розподіл за складовими чинних статей;
- 5) визначати довільні часові періоди, за даними яких можна розрахувати собівартість вантажних перевезень.



Рис. 3.4. Напрями розвитку ПЗ РСВП щодо розширення можливостей з розрахунку собівартості

Результати аналізу отриманої засобами моделювання собівартості вантажних перевезень можна використовувати для створення «сценаріїв» нових способів розрахунку залежно від вищезгаданих та інших параметрів процесів вантажних залізничних перевезень.

4. Важливим окремим класом завдань моделювання на основі методики МР ВСВП є оптимізаційні та завдання багатопараметричного підбору параметрів розрахунків – тарифних коефіцієнтів. Одними з найбільш складних є завдання підбору (розрахунку з використанням порівняльного аналізу) множин коефіцієнтів пропорційності, що використовують для перерозподілу вартості між окремими складовими. Цей клас завдань може бути реалізований на основі створення спеціалізованої програмної функції «Підбір коефіцієнтів пропорційності». Змістовно такі завдання можуть бути зведені до вирішення одного або багатьох рівнянь, що математично реалізовані як завдання пошуку мінімуму деякого функціонала, тобто є задачею багатопараметричної оптимізації високої розмірності.

5. Для кінцевого користувача можуть бути запропоновані такі напрями вдосконалення програмного забезпечення:

1) порівняння собівартості за різні періоди, подані у графічному та табличному вигляді;

2) налаштування параметрів вигляду кінцевого звіту про розрахунки собівартості вантажних перевезень;

3) розрахунки за сценаріями, підготовленими аналітиком для нестандартних перевезень, тощо.

6. Доцільним напрямом розвитку програмного забезпечення щодо підвищення якості процедур експлуатації є зміна його архітектури на клієнт-серверну або веборієнтовану. Запропоновані архітектури дають змогу уникнути деяких проблем із інсталяцією ПЗ, використовувати ПЗ на комп'ютерах із доступом до мережі без встановлення додаткових

компонентів. Також запропоновані архітектури спростять супроводження і підтримку системи.

У програмному забезпеченні доцільно виконати розмежування прав доступу до функцій системи для різних груп користувачів (аналітиків, працівників відділів АТ «Укрзалізниця», керівників і навіть вантажовідправників).

7. З формуванням відповідної бази даних і бази знань про розрахунки собівартості вантажних перевезень створюють можливості запровадження сучасних аналітичних та інтелектуальних методів оброблення даних, прогнозування собівартості на основі методів інтелектуальних систем (ІС) тощо (методи OLAP, DATA MINING).

Перелічені напрями не вичерпують усі можливості розвитку ПЗ, призначеного для вирішення завдань оперативного аналізу і моделювання процесів із формування тарифів вантажних перевезень. Мінімальний склад функцій, які необхідно забезпечити зі створенням нової версії ПЗ РСВП, що також базована на методиці, має містити функції адаптації до зміни інформаційної бази розрахунків, функції розрахунку собівартості за даними, що відповідають довільним проміжкам часу, функції редагування та визначення нових статей видатків і їх розподілу, функції налаштування та зміни, розподіл за складовими чинних статей, функції формалізації та подальшої реалізації моделей розрахунків СВП, порівняльний аналіз собівартості СВП за різні періоди, подання результатів у графічному та табличному вигляді. До цих завдань також доцільно додати функції класу 4 «Підбір коефіцієнтів пропорційності». Зазначений склад функцій оновленої версії ПЗ РСВП дасть змогу досягти суттєвого спрощення загального процесу розрахунку СВП у тарифних цілях, а також покращення управління тарифною політикою АТ «Укрзалізниця».

3.2.4. Структура програми та керівництво користувачу програмного забезпечення з ведення розрахунків собівартості вантажних перевезень у тарифних цілях

Загальна структура програми ПЗ РСВП визначена вимогами методики, а також вибором структур системи ехсел як бази для інформаційних носіїв. При цьому управління даними перекладено на програмне забезпечення ПЗ РСВП, унеможливлено безпосереднє використання засобів систем баз даних.

Методика використання ПЗ і технології вирішення окремих завдань із розрахунку собівартості СВП подані в керівництві користувача.

Керівництво користувача визначає призначення та умови використання ПЗ, загальну характеристику системи, а також умови її коректного використання. У розділі "Порядок роботи" описані процедури з інсталяції програмного забезпечення, а також видалення програмного забезпечення в разі необхідності, визначено порядок роботи з програмним забезпеченням на різних етапах застосування.

Розділ "Опис функцій програмного забезпечення" містить такі функції програми, як перегляд вхідних даних для виконання розрахунків, безпосередньо визначення вимог і розрахунок собівартості вантажного перевезення, робота зі звітами за результатами розрахунків. У керівництві також наведено деякі інші функції програми, які самі по собі не забезпечують розрахунок СВП, але є суттєвими для зручної та ефективної експлуатації програмного комплексу.

Напрямок розвитку структури ПЗ РСВП у разі необхідності адаптування до змін умов розрахунків та інформаційної баз полягає в застосуванні функцій баз даних, створенні інтерфейсу для моделей розрахунків, реалізації методів оптимізації, аналітичної обробки даних, удосконаленні графічного подання результатів.

3.2.5. Методика розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом з урахуванням особливостей транзитних перевезень

Терміни, наведені нижче, вживають у таких значеннях:

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

- **інвестиційна програма** – комплекс заходів, затверджений в установленому порядку, для підвищення рівня надійності та забезпечення ефективної роботи залізничного транспорту загального користування у сфері перевезення вантажів (або пов'язаної з перевезенням вантажів), 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 в 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 спрямовані на розвиток виробничої діяльності у сфері перевезення вантажів (або пов'язаної з перевезенням вантажів), є складовою розрахункового прибутку (додатково до амортизаційних відрахувань) і направлені на реалізацію затверджених у встановленому порядку інвестиційних програм;

- **структура тарифів** – складові економічно обґрунтованих витрат, пов'язаних із перевезенням вантажів у прогнозованому (планованому) періоді, згруповані за статтями, визначеними відповідно до стандартів бухгалтерського обліку, затверджених Міністерством фінансів України, і планованого прибутку з урахуванням інвестиційної складової;

- тарифи на перевезення вантажів – розмір плати за перевезення залізничним транспортом вантажів, що включає плату за надані послуги інфраструктури (інфраструктурна складова), з експлуатації та використання локомотивів (локомотивна складова) і залізничного рухомого складу, крім локомотивів (вагонна та контейнерна складова), який забезпечує покриття витрат від реалізації послуг, а також отримання прибутку.

Нормативна документація визначає механізм формування тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України (далі тарифи) і застосована під час установа Міністерством розвитку громад і територій України за погодженням з Міністерством економічного розвитку і торгівлі України та Міністерством фінансів України тарифів на послуги суб'єктів природних монополій і суб'єктів господарювання на суміжних ринках.

Формують тариф відповідно до структури тарифу, встановленої Мінвідновлення України. Тариф включає плату за початково-кінцеві операції та операцію руху (з відокремленням інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових) і базований на методі, розрахованому на основі витрат (собівартості).

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

Тарифи визначають без урахування податку на додану вартість.

Тарифи мають забезпечувати:

- покриття економічно обґрунтованих витрат на перевезення вантажів;

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

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

А. Оцінювання рівня фактичної собівартості перевезень вантажів

А1. Визначення витрат, включених до собівартості. Витрати, які можуть бути віднесені до витрат на перевезення вантажів, визначають і відображають згідно з Законом України «Про природні монополії», Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку № 16 «Витрати», затвердженим наказом Міністерства фінансів України від 31 грудня 1999 року № 318, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 19 січня 2000 року за № 27/4248 (далі П(С)БО 16 «Витрати»), галузевою інструкцією з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України та рішеннями АТ «Укрзалізниця» щодо принципів і методів планування, ведення обліку витрат і калькулювання собівартості та з урахуванням особливостей, установлених цією розробкою.

А2. До складу витрат не можуть бути включені:

- суми безнадійної дебіторської заборгованості та відрахування до резерву сумнівних боргів;

- суми визнаних штрафів, пені, неустойки;

- суми коштів або вартість товарів, що добровільно перераховують (передають) іншим юридичним і 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 визначають у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

А3. Відповідно до П(С)БО 16 «Витрати» перелік і склад статей калькулювання собівартості перевезення вантажів установлює АТ «Укрзалізниця». Доходи та витрати з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України обліковують у галузевій статистичній звітності.

У галузевій статистичній звітності за кожним господарством відокремлені витрати з перевезень вантажів залізничним транспортом, у тому числі в межах України без урахування транзиту, у калькуляції собівартості перевезень вантажів залізничним транспортом за видами сполучень.

Б. Методика визначення фактичної собівартості перевезень вантажів за базовий період

Б1. Собівартість перевезень вантажів залізничним транспортом у тарифних цілях визначена за складовими тарифу (інфраструктурною, локомотивною та вагонною) окремо за операціями перевізного процесу (початково-кінцевими та операціями руху) і залежить від належності рухомого складу.

Б2. Собівартість перевезення вантажів рухомим складом залізниць розраховують за формулою

$$C = (A_i^{BAN} + A_i^{POP} + A_T^{BAN} + A_T^{POP} + A_B^{BAN} + A_B^{POP}) + [(B_i + B_T + B_B) \times (1 + \alpha) + (D_i + D_T) \times P] \times L, \quad (3.11)$$

де A_i^{BAN}, A_i^{POP} – інфраструктурні складові з початково-кінцевих операцій (далі ПКО) відповідно для завантаженого та порожнього вагонів;

A_T^{BAN}, A_T^{POP} – локомотивні складові з ПКО відповідно для завантаженого та порожнього вагонів;

A_B^{BAH} , A_B^{POP} – вагонні складові з ПКО відповідно для завантаженого та порожнього вагонів;

B_i – інфраструктурна складова з операції руху (далі ОР) за відправко-кілометри.

Тарифи на транзитні перевезення вантажів відображені в «Тарифній політиці залізниць України», мають значно вищий рівень порівняно з внутрішніми і не є державно-регульованими. Їхньої конкурентоспроможності досягають наданням знижок експедиторам, яка в жодному разі не має бути нижчою за собівартість перевезення. Для визначення собівартості таких перевезень необхідно враховувати низку особливостей: більшість транзитних перевезень виконують міжнародними транспортними коридорами, на шляху прямування менша кількість переробок вагонів тощо. Особливість розрахунку собівартості транзитних перевезень відображена саме з визначенням інфраструктурної складової за операцією руху, врахована в моделях перевезення та реалізована в програмному комплексі для визначення собівартості пропускання вагонопотоків по залізничній мережі України;

B_T – локомотивна складова з ОР за відправко-кілометри;

B_B – вагонна складова з ОР за відправко-кілометри;

D_i – інфраструктурна складова з ОР за тонно-кілометри;

D_T – локомотивна складова з ОР за тонно-кілометри;

α – коефіцієнт порожнього пробігу вагонів (розрахований як відношення порожнього пробігу вагонів до пробігу навантажених вагонів);

L – відстань перевезення, км;

P – маса відправки, т.

БЗ. Для визначення собівартості перевезень вантажів у вагонах парку залізниць локомотивами власника до локомотивної складової по ОР B_T включають лише витрати на маневрову роботу, складову D_T не враховують.

Б4. Для визначення собівартості перевезень вантажів у вагонах власника локомотивами залізниць складові A_B^{BAH} , $A_B^{ПОР}$ та B_B не враховують.

Б5. Для визначення собівартості перевезень вантажів рухомим складом власника до локомотивної складової з ОР B_T включають лише витрати на маневрову роботу, складові A_B^{BAH} , $A_B^{ПОР}$, B_B та D_T не враховують.

Б6. Собівартість перевезення контейнерів залізниць рухомим складом залізниць визначають за формулою

$$C = [(A_i^{BAH} + A_i^{ПОР} + A_T^{BAH} + A_T^{ПОР} + A_B^{BAH} + A_B^{ПОР} + A_k \times n_{\text{конт}}^{пл}) + [(B_i + B_i^k + B_T + B_T^k + B_{\epsilon} + B_{\epsilon}^k) \times (1 + \alpha) + (D_i + D_T) \times (P_k + q_k) \times n_{\text{конт}}^{пл} \times L] / n_{\text{конт}}^{пл}, \quad (3.12)$$

де A_k – контейнерна складова з ПКО;

B_i^k – інфраструктурна складова ОР, пов'язаної з перевезенням контейнера (відкорегована для транзитних перевезень);

B_T^k – локомотивна складова ОР, пов'язаної з перевезенням контейнера;

B_{ϵ}^k – вагонна складова ОР, пов'язаної з перевезенням контейнера;

$n_{\text{конт}}^{пл}$ – кількість навантажених контейнерів, од;

P_k – завантаження одного контейнера, т;

q_k – вага тари одного контейнера.

Б7. Для визначення собівартості перевезення контейнерів залізниць у вагонах парку залізниць власними локомотивами до локомотивної складової з ОР B_T включають лише витрати на маневрову роботу, складову D_T не враховують.

Б8. Для визначення собівартості перевезення власних контейнерів у вагонах парку залізниць локомотивами залізниць не враховують складові:

- для завантаженого контейнера – $A_i^{ПОР}$, $A_T^{ПОР}$, $A_B^{ПОР}$, A_k ;

- порожнього контейнера – $A_i^{POP}, A_T^{POP}, A_B^{POP}, A_K, P_K$.

Б9. Для визначення собівартості перевезення власних контейнерів у власних вагонах локомотивами залізниці не враховують α та складові:

- для завантаженого контейнера - $A_i^{POP}, A_T^{POP}, A_B^{POP}, A_B^{BAH}, A_K, B_B, B_6^K$;
- порожнього контейнера - $A_i^{POP}, A_T^{POP}, A_B^{POP}, A_B^{BAH}, A_K, B_B, B_6^K, P_K$.

Б10. Для визначення собівартості перевезення власних контейнерів у вагонах парку залізниці власними локомотивами до локомотивної складової з ОР B_T включають лише витрати на маневрову роботу, не враховують складові:

- для завантаженого контейнера – $A_i^{POP}, A_T^{POP}, A_B^{POP}, A_K, B_T^K$;
- порожнього контейнера – $A_i^{POP}, A_T^{POP}, A_B^{POP}, A_K, B_T^K, D_T, P_K$.

Б11. Для визначення собівартості перевезення власних контейнерів власним рухомим складом до локомотивної складової з ОР B_T включають лише витрати на маневрову роботу, не враховують α та складові:

- для завантаженого контейнера – $A_i^{POP}, A_T^{POP}, A_B^{POP}, A_B^{BAH}, A_K, B_T^K, B_B, B_6^K, D_T$;
- порожнього контейнера – $A_i^{POP}, A_T^{POP}, A_B^{POP}, A_K, B_T^K, B_B, B_6^K, D_T$.

Б12. Групування витрат від реалізації послуг із вантажних перевезень за складовими структури тарифів здійснюють відповідно до стандартів бухгалтерського обліку, затверджених Мінфіном України, і галузевої інструкції з визначення собівартості вантажних перевезень залізничним транспортом України в тарифних цілях.

Кожну складову собівартості перевезень розраховують в розрізі економічних елементів.

В. Оцінювання рівня собівартості перевезень вантажів у прогностному (плановому) періоді (з урахуванням Порядку перегляду тарифів, наведеному в дод. 1)

В1. Планові величини кожної окремої складової собівартості вантажних перевезень у тарифних цілях визначають розрахунково-аналітичним методом, за яким розмір складових визначено за результатами аналізу рівня фактичних витрат у базовому періоді з урахуванням необхідності їх корегування у прогностному (плановому) періоді.

В2. Корегують з урахуванням основних прогностних макропоказників економічного і соціального розвитку України, схвалених відповідною постановою Кабінету Міністрів України, і змін обсягів перевезень.

В3. Планову величину витрат на оплату праці персоналу, що задіяний у перевізному процесі, розраховують за формулою

$$ОП = ФОП \times K, \quad (3.13)$$

де $ФОП$ – фонд оплати праці персоналу, що задіяний у перевізному процесі, за базовий період, грн;

K – коефіцієнт корегування, який встановлений розрахунковим шляхом на основі положень галузевої угоди на прогностний (плановий) період.

Розмір відрахувань на соціальні заходи визначають нормативним методом у межах норм і нормативів, передбачених чинним законодавством.

В4. Матеріальні витрати визначають за формулою

$$MB = (M + П + E) \times \gamma \times I_{пром} / 100, \quad (3.14)$$

де M – витрати на сировину і матеріали у базовому періоді, грн;

$П$ – витрати на паливо в базовому періоді, грн;

E – витрати на електроенергію в базовому періоді, грн;

$I_{пром}$ – індекс цін виробників промислової продукції у прогностному (плановому) періоді, %;

γ – коефіцієнт зміни обсягу перевезень вантажів (визначають як відношення прогнозного обсягу перевезень до фактичного обсягу в базовому періоді).

В5. Планову суму амортизаційних відрахувань визначають виходячи з їхньої величини за базовий період з урахуванням залишкової вартості та строку корисного використання, програм оновлення та вибуття основних засобів впродовж прогнозного (планового) періоду.

В6. Плановий розмір інших витрат у прогнозованому (плановому) періоді визначають на підставі фактичних витрат у базовому періоді з урахуванням змін обсягів перевезень і основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України.

Г. Оцінювання планового прибутку для врахування в тарифах на перевезення вантажів і розрахунок тарифу

Г1. Розрахунковий прибуток визначають за формулою

$$PP = IC + PK + III, \quad (3.15)$$

де PP – розрахунковий прибуток, грн;

IC – інвестиційна складова, грн;

PK – витрати, пов'язані з обслуговуванням позикового капіталу, грн;

III – сума коштів на інше використання прибутку, грн.

Г2. Інвестиційну складову використовують для фінансування заходів, спрямованих на реалізацію інвестиційних програм за рахунок коштів підприємств, задіяних у перевезеннях вантажів, і повернення позикового капіталу.

Г2.1. Інвестиційну складову визначають на основі розроблених і в установленому порядку затверджених інвестиційних програм і розраховують за формулою

$$IC = K - A - I, \quad (3.16)$$

де K – загальна сума коштів для фінансування інвестиційних програм у прогностному (плановому) періоді, грн;

A – амортизаційні відрахування у прогностному (плановому) періоді, грн;

I – кошти інших джерел фінансування інвестиційних програм, крім власних коштів, які передбачено отримати у прогностному (плановому) періоді, грн.

Загальну суму коштів для фінансування інвестиційних програм у прогностному (плановому) періоді визначають за формулою

$$K = \Phi III + PK_m, \quad (3.17)$$

де ΦIII – кошти, необхідні для фінансування капітальних інвестицій, передбачені інвестиційною програмою в частині перевезення вантажів, грн;

PK_m – кошти для повернення у прогностному (плановому) періоді позикового капіталу, залученого для фінансування капітальних інвестицій, грн.

Г2.2. Кошти для повернення у прогностному (плановому) періоді позикового капіталу розраховують за формулою

$$PK_T = \sum_{j=1}^m PK_{Tj}, \quad (3.18)$$

де j – кількість договорів на залучення позикового капіталу ($j = 1, 2, \dots, m$) для фінансування капітальних інвестицій;

ПК_{Tj} – розмір відшкодування основної суми позикового капіталу за j-м договором протягом періоду регулювання, грн. Значення ПК_{Tj} затверджує Мінінфраструктури з урахуванням графіка повернення позикового капіталу.

Сума коштів для повернення позикового капіталу не може перевищувати суму власних коштів, які призначені для фінансування інвестиційної програми.

Г2.3. Кошти, які використовують як джерело фінансування інвестиційної програми державної підтримки та/або кошти спеціального фонду Державного бюджету України, не підлягають включенню до інвестиційної складової.

Кошти, які використовують як джерело фінансування інвестиційної програми державної підтримки та/або кошти спеціального фонду державного бюджету, які надають на зворотній основі, належать до позикового капіталу.

Г2.4. Суму коштів для фінансування інвестиційних програм визначають на підставі розроблених і затверджених в установленому порядку інвестиційних програм.

Г3. Витрати, пов'язані з обслуговуванням позикового капіталу в прогностному (плановому) періоді, визначають відповідно до укладених договорів із фінансовими установами.

Г4. Суму коштів на інше використання прибутку в складі розрахункового прибутку встановлюють за умов її обґрунтованості та відповідно до Наказу Міністерства фінансів України «Про затвердження Положення про порядок бухгалтерського обліку окремих активів та операцій і Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства фінансів України з бухгалтерського обліку» від 19 грудня 2006 року № 1213, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 26 грудня 2006 року за № 1363/13237, у межах затверджених фінансових планів

суб'єктів господарювання, які задіяні в перевезенні вантажів, в установленому законодавством порядку та на виконання генеральної угоди між Кабінетом Міністрів України, всеукраїнськими об'єднаннями профспілок.

Г5. Рівень тарифів на перевезення вантажів визначають на основі собівартості перевезень у прогностному (плановому) періоді з урахуванням коефіцієнтів розрахункового прибутку в частині інвестиційної складової та розрахункового прибутку без інвестиційної складової.

$$T_{\text{ван}} = C_{\text{ван}}^{\text{прог}} \times (1 + \kappa_{\text{інв}} + \kappa_{\Delta PP}) , \quad (3.19)$$

де $\kappa_{\text{інв}}$ – коефіцієнт розрахункового прибутку в частині інвестиційної складової,

$$\kappa_{\text{інв}} = \frac{IC}{E_{\text{ван}}^{\text{прог}} \times (100 - R_{\text{пр}})} \times 100 , \quad (3.20)$$

де $E_{\text{ван}}^{\text{прог}}$ – витрати з вантажних перевезень у прогностному (плановому) періоді, грн,

$$E_{\text{ван}}^{\text{прог}} = E_{\text{ван}}^{\text{факт}} \times (\alpha_{\text{ван}}^{\text{зал}} \times \gamma + 1 - \alpha_{\text{ван}}^{\text{зал}}) \times (\beta_{\text{ам}}^{\text{факт}} + \beta_{\text{ОП}}^{\text{факт}} \times \frac{I_{\text{зн}}}{100} + (1 - \beta_{\text{ам}}^{\text{факт}} - \beta_{\text{ОП}}^{\text{факт}}) \times \frac{I_{\text{пром}}}{100}) , \quad (3.21)$$

де $E_{\text{ван}}^{\text{факт}}$ – витрати з вантажних перевезень у базовому періоді, грн;

$\alpha_{\text{ван}}^{\text{зал}}$ – питома вага залежних витрат у поточних витратах по вантажних перевезеннях за базовий період, частка;

$\beta_{\text{ам}}^{\text{факт}}$ – питома вага амортизаційних відрахувань у поточних витратах по вантажних перевезеннях за базовий період, частка;

$\beta_{OP}^{факт}$ – питома вага витрат на оплату праці з відрахуваннями на соціальні заходи в поточних витратах з вантажних перевезень за базовий період, частка;

I_{zn} – зростання розміру заробітної плати, %;

R_{np} – ставка податку на прибуток, %;

$\kappa_{\Delta PП}$ – коефіцієнт розрахункового прибутку без інвестиційної складової,

$$\kappa_{\Delta PП} = \frac{PП - IC}{E_{ван}^{прог}}. \quad (3.22)$$

3.2.6. Інструкція користувачу програмного комплексу

А. Призначення та умови використання

А1. Загальна характеристика системи. Програмне забезпечення для ведення розрахунків собівартості вантажних перевезень у тарифних цілях (ПЗ РСВП) створено з метою автоматизації розрахунків собівартості вантажних перевезень.

ПЗ РСВП дає змогу виконувати розрахунки собівартості вантажних перевезень за методикою АТ «Укрзалізниця» для різних типів рухомого складу (приблизно 40 типів), за різними моделями розрахунків (загальна, у навантаженому та порожньому стані), видами перевезень (шість видів) і для різної належності рухомого складу за даними року. Також можливий розрахунок прогностного значення собівартості. Для розрахунків можна вказувати завантаженість рухомого складу та відстань перевезення (окремим значенням, інтервалом чи набором значень). Результати розрахунків можна експортувати в MS Excel, MS Word чи файл HTML.

А2. Умови використання системи.

А2.1. Користувачі системи. Користувачами ПЗ РСВП є керівники та спеціалісти підрозділів управління АТ «Укрзалізниця», що використовують систему для розрахунків собівартості вантажних перевезень.

А2.2. Технічне забезпечення системи. Апаратне забезпечення - це ПЕОМ, на яких встановлено ПЗ РСВП. Конфігурація ПЕОМ має забезпечувати ефективну роботу операційної системи. Мінімально допустима конфігурація: процесор із частотою 1 ГГц, оперативна пам'ять ОЗУ 256МБ, HDD 20 GB, монітор із діагоналлю 15 дюймів і роздільною здатністю екрана 1024x768, маніпулятор «миша» і клавіатура. Для друкування потрібен принтер.

А2.3. Програмне забезпечення системи. Для функціонування програмного забезпечення необхідна наявність на комп'ютері операційної системи Windows 7; Windows 7 Service Pack 1; Windows Server 2003 Service Pack 2; Windows Server 2008; Windows Server 2008 R2; Windows Server 2008 R2 SP1; Windows Vista Service Pack 1; Windows XP Service Pack 3.

Для роботи програми потрібна наявність бібліотеки Microsoft .Net Framework 4.0 Client Profile. Для перегляду звітів необхідно мати встановлений браузер і Microsoft Office версії не нижче 2003.

Б. Порядок роботи

Б.1. Порядок роботи з програмним забезпеченням. Для запуску програмного можна використати ярлик із робочого стола або системного меню операційної системи. Головна форма ПЗ РСВП зображена на рис. 3.5.

Для отримання доступу до довідкових матеріалів треба натиснути кнопку «?», що розташована у правому верхньому куті екранної форми (рис. 3.6).

Буде відкрито папку з довідковими матеріалами. Там містяться файли з Методикою розрахунків собівартості, що реалізована в цьому програмному забезпеченні, та інструкція з його використання (рис. 3.7).

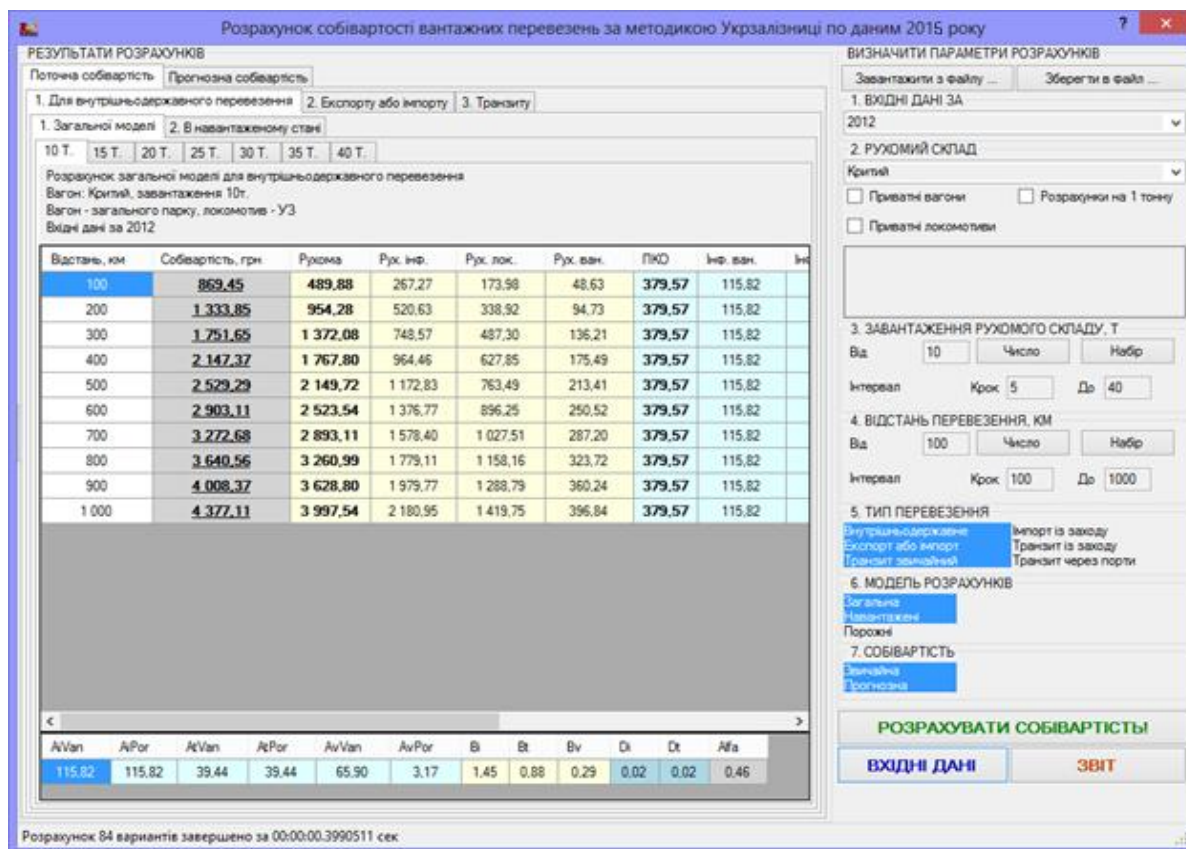


Рис. 3.5

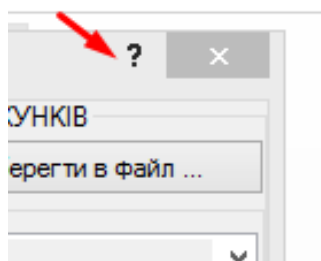


Рис. 3.6

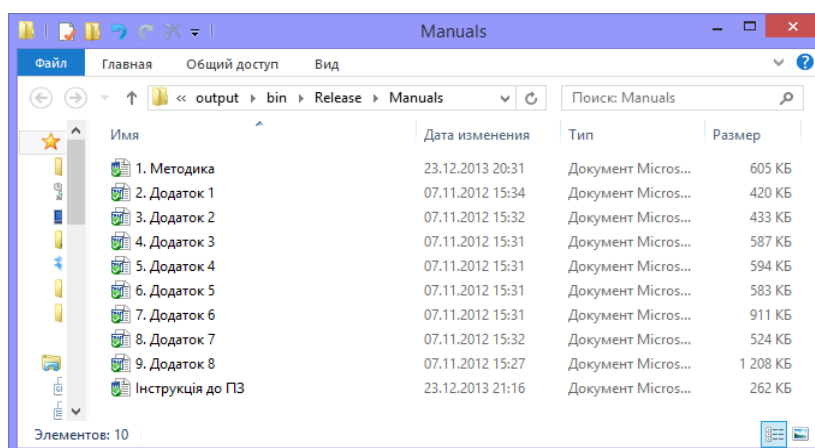


Рис. 3.7

Розглянемо більш детально, як визначити параметри для розрахунків. Для цього використовують праву частину екранної форми (наведена нижче).

Для виконання повторюваних розрахунків можна завантажити з файлу та зберегти у файл параметри розрахунків. Для цього необхідно натиснути відповідні кнопки у верхній частині форми. Файл із параметрами розрахунків має розширення «`sr_params`». За необхідності він може бути відкорегований у текстовому редакторі.

Рекомендовано послідовно задавати параметри розрахунків. Спершу вибрати період, за який наявні вхідні дані (у поточній версії доступні лише дані за відповідний рік).

Далі вибрати рухомий склад. Для контейнерів додатково можна визначити вагон, на якому перевозять, і їхню кількість на одиниці рухомого складу. Можна визначити належність вагонів, локомотивів і контейнерів відповідними опціями. Також можна задати розрахунок на 1 т вантажу (рис. 3.8).

Далі задавати завантаження та відстань перевезення. **Увага!** Можна задавати одне завантаження чи відстань, їхній інтервал чи набір. Для задавання інтервалу необхідно натиснути кнопку «Інтервал» і ввести, від якого значення, із яким кроком і до якого виконувати розрахунки.

Для визначення набору значень треба натиснути кнопку «Набір» і ввести значення через кому.

Далі потрібно визначити тип перевезення, модель розрахунків і собівартість, яку треба розрахувати. Для кожного з цих параметрів можна вибирати декілька значень.

Увага! Коли кількість варіантів розрахунків більша за 200, то буде видано попередження про необхідність відкорегувати параметри, щоб зменшити їхню кількість (рис. 3.9).

ВИЗНАЧИТИ ПАРАМЕТРИ РОЗРАХУНКІВ

Завантажити з файлу ... Зберегти в файл ...

1. ВХІДНІ ДАНІ ЗА
2015

2. РУХОМИЙ СКЛАД
40-фут. конт. новий

☐ Приватні вагони ☐ Розрахунки на 1 тону
☐ Приватні локомотиви ☐ Приватні контейнери

Вагон для контейнерів Платформа (L6=9,72 м)
Кількість контейнерів 1,50

3. ЗАВАНТАЖЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ, Т
Від 10 Число Набір
Інтервал Крок 5 До 25

4. ВІДСТАНЬ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, КМ
Інтервал Число
Набір через кому: 340,450,510,

5. ТИП ПЕРЕВЕЗЕННЯ
Внутрішньодержавне Імпорт із заходу
Експорт або імпорт Транзит із заходу
Транзит звичайний Транзит через порти

6. МОДЕЛЬ РОЗРАХУНКІВ
Загальна
Навантажені
Порожні

7. СОБІВАРТІСТЬ
Звичайна
Прогнозна

Рис. 3.8

2. РУХОМИЙ СКЛАД

Задано 288 варіанти для розрахунку. Зменшіть до 200

OK

Від 1 Число Набір
Інтервал Крок 1 До 8

4. ВІДСТАНЬ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, КМ
Від 100 Число Набір
Інтервал Крок 100 До 1000

5. ТИП ПЕРЕВЕЗЕННЯ
Внутрішньодержавне Імпорт із заходу
Експорт або імпорт Транзит із заходу
Транзит звичайний Транзит через порти

6. МОДЕЛЬ РОЗРАХУНКІВ
Загальна
Навантажені
Порожні

7. СОБІВАРТІСТЬ
Звичайна
Прогнозна

Рис. 3.9

Кількість розрахунків можна порахувати як добуток кількості навантажень, типів перевезення, моделей розрахунків і видів собівартості.

Велика кількість варіантів розрахунків потребує більше часу та ресурсів для виконання.

Для виконання розрахунку треба натиснути кнопку



Результати розрахунків буде відображено зліва.

Кожен окремий розрахунок розташовано на окремій вкладці. Вкладками першого рівня є групи з поточної та прогнозованої собівартості, далі – за типами перевезень, моделями і наприкінці за завантаженнями.

Під результатами розрахунків за складовими та відстанями наведено додаткові параметри, що обчислюють відповідно до методики (рис. 3.10).

РЕЗУЛЬТАТИ РОЗРАХУНКІВ

Поточна собівартість Прогнозна собівартість

1. Для внутрішньодержавного перевезення 2. Експорту або імпорту 3. Транзиту 4. Імпорту із заводу 5. Транзиту із заводу 6. Для транзиту через порти

1. Загальної моделі 2. В навантаженому стані 3. В порожньому стані

8 т.

Розрахунок загальної моделі для внутрішньодержавного перевезення
Контейнер: 10-фут. конт. новий, завантаження 8т., перевозиться на платформі (L6=9,72м) 1 шт.
Вагон - загального парку, локомотив - УЗ, контейнер - УЗ
Відані дані за 2015.

Відстань, км	Собівартість, грн	Рухом.	Рух. інф.	Рух. лок.	Рух. ван.	ЛКД	Інф. ван.	Інф. пор.	Лок. ван.	Лок. пор.	Ван. ван.	Ван. пор.
100	994,93	569,45	316,26	200,29	52,89	425,48	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17
200	1 534,76	1 109,28	616,08	390,17	103,03	425,48	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17
300	2 020,41	1 594,93	885,80	561,00	148,14	425,48	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17
400	2 480,40	2 054,92	1 141,27	722,79	190,86	425,48	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17
500	2 924,35	2 498,87	1 387,83	878,94	232,09	425,48	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17
600	3 358,88	2 933,40	1 629,17	1 031,78	272,45	425,48	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17
700	3 788,48	3 363,00	1 867,76	1 182,89	312,35	425,48	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17
800	4 216,11	3 790,63	2 106,26	1 333,30	352,07	425,48	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17
900	4 643,67	4 218,19	2 342,72	1 483,69	391,78	425,48	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17
1 000	5 072,29	4 646,81	2 580,77	1 634,45	431,59	425,48	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17

AVan	APor	AVan	APor	AuVan	AuPor	Bt	Bt	Bv	Dt	Dt	Alfa
115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	1,44	0,87	0,26	0,02	0,02	0,80

Розрахунок 36 варіантів завершено за 00:00:00.2510412 сек.

Рис. 3.10

Для перегляду звіту в більш зручному форматі та його друкування треба побудувати звіт у форматі вебсторінки. Для цього натиснути кнопку



Буде показано екранну форму як на рис. 3.11. Тут можна вибрати наявні розрахунки, для яких потрібно побудувати звіт (можна вибирати декілька розрахунків, натискаючи на них лівою кнопкою миші або за допомогою кнопок «Вибрати всі» і «Зняти виділення».

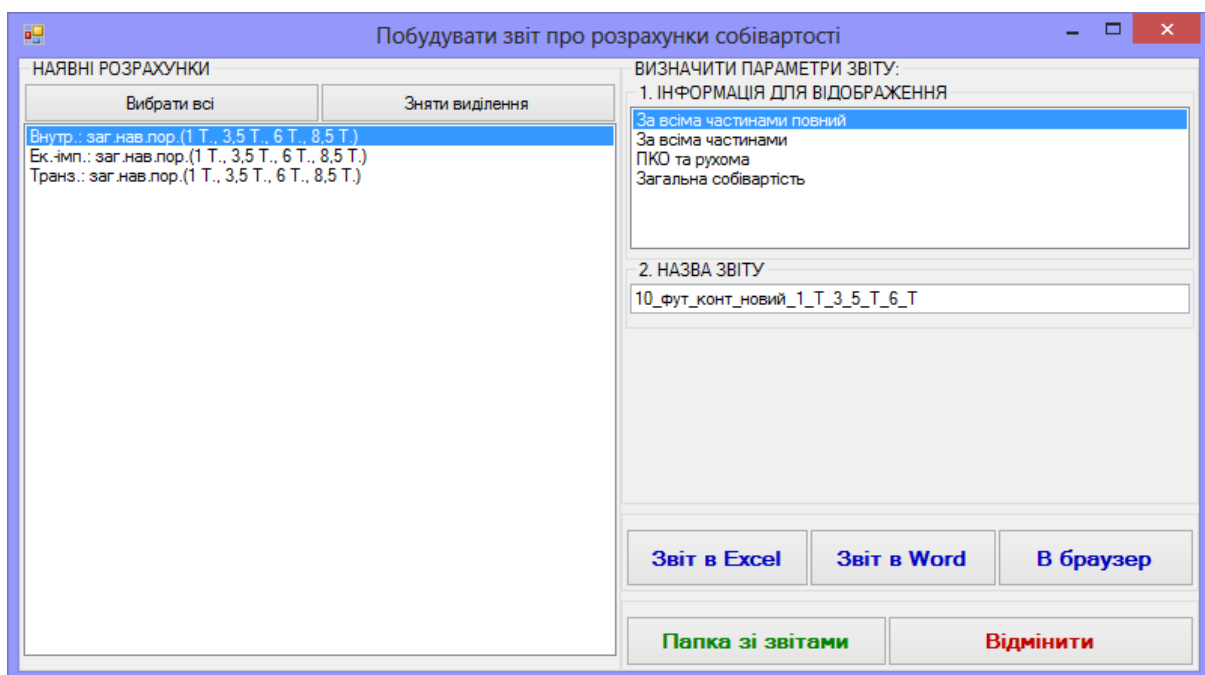
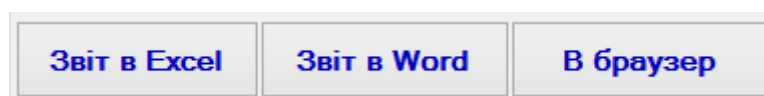


Рис. 3.11

Далі треба визначити параметри звіту, а саме інформацію для відображення та назву файлу зі звітом. **Увага!** Автоматично буде запропонована назва, що містить назву рухомого складу та інтервал завантажень.

Для створення звіту треба натиснути одну з кнопок



залежно від бажаного формату звіту.

У випадку коли вже існує файл із такою назвою, буде видано відповідне попередження (рис. 3.12).

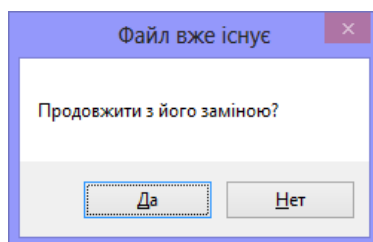


Рис. 3.12

За варіантом побудови звіту в Excel з'явиться попередження, що зумовлено розбіжністю формату файлу зі стандартним форматом Excel. Для продовження натиснути «ДА» (рис. 3.13).

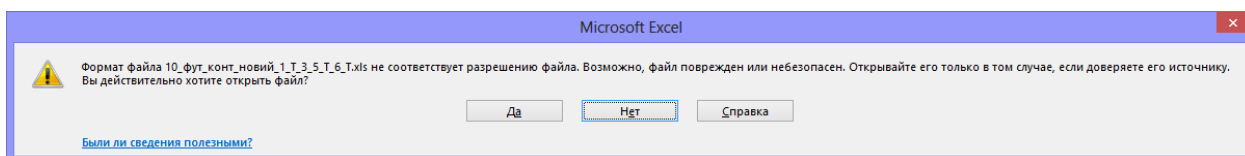


Рис. 3.13

Буде відкрито книгу зі звітом (рис. 3.14).

За варіантом побудови звіту у Word може виникнути необхідність зміни орієнтації сторінки на альбомну для більш файного виведення звіту на друк. За варіантом побудови звіту в браузер він буде відкритий зі змістом звіту. Для друкування звіту треба скористатися функціями друку з браузера (рис. 3.15).

Також з екранної форми створення звіту можна перейти до папки, де зберігають звіти: треба натиснути кнопку «Папка зі звітами». Буде відкрито провідник на необхідній папці (рис. 3.16).

10_фут_конт_новый_1_Т_3_5_Т_6_Т.xls - Excel

ФАЙЛ ГЛАВНАЯ ВСТАВКА РАЗМЕТКА СТР ФОРМУЛЫ ДАННЫЕ РЕЦЕНЗИРОВА ВИД LOAD TEST ABBYY FineRead TEAM Учетная за...

A1 : Результаты розрахунку собівартості вантажних перевезень за складовими та джерелами

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M				
1	Результати розрахунку собівартості вантажних перевезень за складовими та джерелами покриття																
2																	
3	Контейнер: 10-фут. конт. новий, перевозиться на платформі (L6=9,72 м) 1 шт.																
4	Розрахунок загальної моделі для внутрішньодержавного перевезення																
5	Вагон - загального парку, локомотив - УЗ, контейнер - УЗ																
6	Вхідні дані за 2015																
7																	
8		Початково-кінцеві операції, грн						Рухомі операції, грн									
9		Інфраструктурна		Локомотивна		Вагонна			Інфраструктурна		Локомотивна		Вагонна		Всього		Собівартість, грн
10	Відстань, км	Вант.	Порож.	Вант.	Порож.	Вант.	Порож.	Всього	Інфраструктурна	Локомотивна	Вагонна	Всього					
11	1	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	2,62	1,59	0,46	4,68					430,16
12	4334	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	11358,98	6896,95	2014,27	20270,2					20695,68
13	8667	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	22715,34	13792,32	4028,07	40535,73					40961,21
14	13000	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	34071,7	20687,68	6041,88	60801,26					61226,74
15																	
16	Результати розрахунку собівартості вантажних перевезень за складовими та джерелами покриття																
17																	
18	Контейнер: 10-фут. конт. новий, перевозиться на платформі (L6=9,72 м) 1 шт.																
19	Розрахунок загальної моделі для внутрішньодержавного перевезення																
20	Вагон - загального парку, локомотив - УЗ, контейнер - УЗ																
21	Вхідні дані за 2015																
22																	
23		Початково-кінцеві операції, грн						Рухомі операції, грн									
24		Інфраструктурна		Локомотивна		Вагонна			Інфраструктурна		Локомотивна		Вагонна		Всього		Собівартість, грн
25	Відстань, км	Вант.	Порож.	Вант.	Порож.	Вант.	Порож.	Всього	Інфраструктурна	Локомотивна	Вагонна	Всього					
26	1	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	2,68	1,65	0,46	4,79					430,27
27	4334	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	11603,85	7158,08	2014,27	20776,2					21201,68
28	8667	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	23205,03	14314,5	4028,07	41547,6					41973,08

10_фут_конт_новый_1_Т_3_5_Т_6_Т

ГОТОВО

Рис. 3.14

Також програмне забезпечення дає змогу переглядати вхідні дані, що використовують для розрахунків. Для цього треба натиснути кнопку

ВХІДНІ ДАНІ

Буде відкрито екранну форму, зображену на рис. 3.17.

Різні види вхідних даних містяться на відповідних вкладках. На вкладці «Таблиці розподілу» містяться дані за всіма таблицями розподілу, необхідні відповідно до методики.

Opera

file://localhost/C:/User... x

Локальний localhost/C:/Users/eug/AppData/Roaming/CostPriceWinForm/CostPric

Искать в Google

Результати розрахунку собівартості вантажних перевезень за складовими та джерелами покриття

Контейнер: 10-фут. конт. новий, завантаження 8т., перевозиться на платформі (L6=9,72 м) 1 шт.
Розрахунок загальної моделі для внутрішньодержавного перевезення
Вагон - загального парку, локомотив - УЗ, контейнер - УЗ
Вхідні дані за 2015

Відстань, км	Початково-кінцеві операції, грн							Рухомі операції, грн				Собівартість, грн	
	Інфраструктурна		Локомотивна		Вагонна		Всього	Інфраструктурна		Локомотивна			Всього
	Вант.	Порож.	Вант.	Порож.	Вант.	Порож.		Вант.	Порож.	Вант.	Порож.		
100	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	316,26	200,29	52,89	569,45	994,93	
200	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	616,08	390,17	103,03	1109,28	1534,76	
300	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	885,8	561	148,14	1594,93	2020,41	
400	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	1141,27	722,79	190,86	2054,92	2480,4	
500	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	1387,83	878,94	232,09	2498,87	2924,35	
600	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	1629,17	1031,78	272,45	2933,4	3358,88	
700	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	1867,76	1182,89	312,35	3363	3788,48	
800	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	2105,26	1333,3	352,07	3790,63	4216,11	
900	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	2342,72	1483,69	391,78	4218,19	4643,67	
1000	115,82	115,82	39,44	39,44	111,81	3,17	425,48	2580,77	1634,45	431,59	4646,81	5072,29	

Результати розрахунку собівартості вантажних перевезень за складовими та джерелами покриття

Контейнер: 10-фут. конт. новий, завантаження 8т., перевозиться на платформі (L6=9,72 м) 1 шт.
Розрахунок в навантаженому стані для внутрішньодержавного перевезення
Вагон - загального парку, локомотив - УЗ, контейнер - УЗ
Вхідні дані за 2015

Відстань, км	Початково-кінцеві операції, грн							Рухомі операції, грн				Собівартість, грн	
	Інфраструктурна		Локомотивна		Вагонна		Всього	Інфраструктурна		Локомотивна			Всього
	Вант.	Порож.	Вант.	Порож.	Вант.	Порож.		Вант.	Порож.	Вант.	Порож.		
100	115,82	0	39,44	0	59,87	0	215,13	184,85	121,03	29,38	335,25	550,38	
200	115,82	0	39,44	0	59,87	0	215,13	360,08	235,76	57,24	653,07	868,2	
300	115,82	0	39,44	0	59,87	0	215,13	517,72	338,98	82,3	939	1154,13	
400	115,82	0	39,44	0	59,87	0	215,13	667,04	436,74	106,03	1209,81	1424,94	

Рис. 3.15

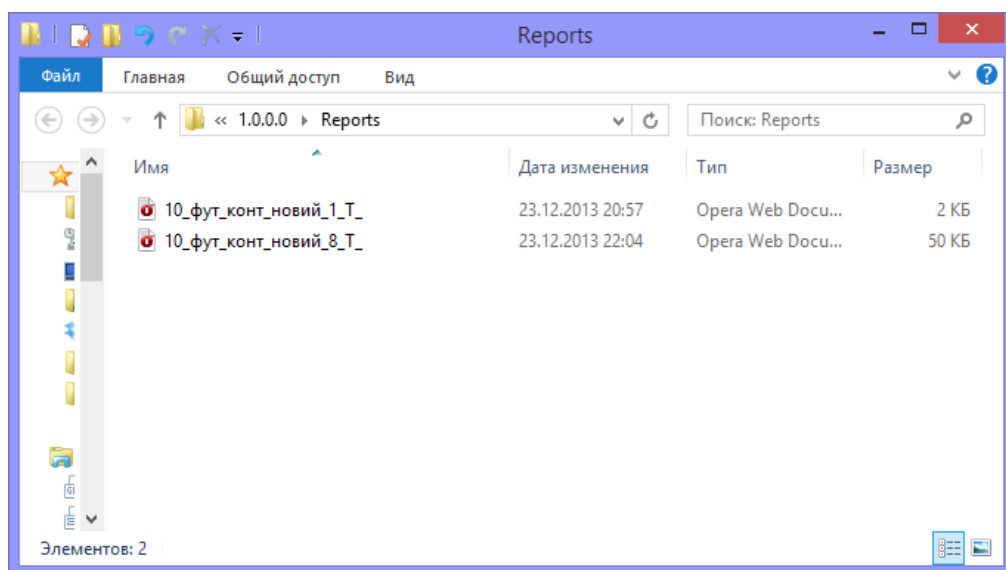


Рис. 3.16

Перегляд вхідних даних до розрахунку собівартості

ПЕРІОД
2015

Параметри, що задаються | Параметри, що розраховуються | Таблиці розподілу | Параметри рухомого складу | Укрупнені витратні ставки

Параметр	Значення	Опис
NvagOp	672 280,00	Кількість вагонів, з якими виконувались вантажні операції, ваг.
Ntvag	57 674 062,00	Кількість транзитних вагонів з переробкою та без переробки, ваг.
Ivp	35 981 829,00	Доходи від вантажних перевезень (без додаткових зборів, доходів по тарифах та плати за користування ваг.
Idz	3 529 005,00	Додаткові збори, доходи по вільних тарифах та плата за користування вагонами, тис. грн.
Snav	5 949,28	Кількість завантажених вагонів, тис. ваг
Svyv	5 852,94	Кількість вивантажених вагонів, тис. ваг
SnNavan	5 901,11	Кількість навантажених або вивантажених вагонів (середньозважене між кількістю навантажених та ви
Tvan	35,61	Середній час простою вагона під вантажними операціями за термін його обігу, год.
SnSzag	6 356 517,00	Загальні пробіги вантажних вагонів, ваг-км

Рис. 3.17

3.3. Дослідження собівартості витрат, пов'язаних із виконанням міжнародних залізничних перевезень

Для розрахунку собівартості вантажних перевезень необхідно використати такі дані:

1. Доходи від вантажних перевезень (без додаткових зборів, доходів за договірними тарифами та плати за користування вагонами) за рік.
2. Додаткові збори, доходи за договірними тарифами та плата за користування вагонами за рік.
3. Кількість транзитних вагонів із переробкою та без переробки (табл. 6 ЦО-1, рядки 601 та 604) за рік.
4. Кількість вагонів, з якими виконували вантажні операції (табл. 6 ЦО-1, рядок 611) за рік.
5. Обіг вантажного вагона в годинах (табл. 7 ЦО-1, рядок 706) за рік.
6. Середній час простою вантажного вагона під вантажними операціями в годинах (табл. 7 ЦО-1, рядок 710) за рік.
7. Усі витрати за вантажними перевезеннями (прямі, загально-виробничі, адміністративні) господарства сигналізації та зв'язку за рік.

8. Усі витрати за вантажними перевезеннями (прямі, загальновиробничі, адміністративні) колійного господарства за рік.

9. Усі витрати за вантажними перевезеннями (прямі, загально-виробничі, адміністративні) у цілому по залізничному транспорту за рік.

10. Витрати локомотивного господарства на паливо та електроенергію для тяги поїздів за рік.

11. Усі витрати локомотивного господарства (прямі, загально-виробничі, адміністративні) у цілому за перевезеннями за рік.

12. Кількість завантажених вагонів (табл. 5 ЦО-1, рядок 501) і кількість вивантажених вагонів (табл. 5 ЦО-1, рядок 505) за рік.

13. Загальні пробіги вантажних вагонів (табл. 4 ЦО-1, рядок 29, колонка 403) за рік.

14. Тонно-кілометри бруто за вантажними перевезеннями (табл. 3 ЦО-1, рядок 3, колонка 13) за рік.

15. Дільнична швидкість (табл. 8 ЦО-1, рядок 806, колонка «в груз. движ., вкл. передат. и выв. Поезда») за рік.

16. Середній простій одного вагона на технічних станціях (табл. 7 ЦО-1, рядок 709) за рік.

17. Середня відстань між технічними станціями (табл. 7 ЦО-1, рядок 711) за рік.

18. Кількість завантажених цистерн (табл. 5 ЦО-1, рядок 501, увесь рядок) за рік.

19. Кількість завантажених спецвагонів (табл. 5 ЦО-1, рядок 501, увесь рядок) за рік.

20. Кількість завантажених ізотермічних (табл. 5 ЦО-1, рядок 501, увесь рядок) за рік.

21. Пробіги навантажених ізотермічних вагонів (табл. 4 ЦО-1, рядки 10 та 11, колонка 403) за рік.

22. Кількість завантажених контейнерів (форма КЕО-7, табл. «Відправлено разом», колонка «Україна») за рік.

23 Коефіцієнти порожнього пробігу за типами вагонів (табл. 7 ЦО-1, рядок 716) за рік.

24. Звіт за формою 10-зал за рік у цілому по АТ «Укрзалізниця» в електронному вигляді.

25. Розподіл витрат за рік за перевезеннями між вантажними та пасажирськими перевезеннями (постатейно та по господарствах) в електронному вигляді (табл. 1 калькуляції собівартості).

26. Розподіл витрат за рік за вантажними перевезеннями між ПКО і рухомою операціями (постатейно та по господарствах) в електронному вигляді (табл. 8 калькуляції собівартості).

27. За типами вагонів вартість деповського та капітального ремонтів за рік для вагонів загального парку залізниць.

28. Залишкова вартість за типами вагонів за рік.

29. Коефіцієнти резерву за рік за типами вагонів.

Характеристики рухомого складу, використані для розрахунків за рік, наведені в табл. 3.1.

Таблиця 3.1

Характеристики рухомого складу, використані для розрахунків за рік

Тип	Максимальне навантаження, т	Вага тари вагона, т	Залишкова вартість, грн	Вартість кап. ремонту, грн	Вартість деповського ремонту, грн	Строк служби, р.
1	2	3	4	5	6	7
10-футовий контейнер новий	9	2	4790	2801		15
12-вісний транспортер	69	100	36383	10437	5111	32
16-вісний транспортер	69	127	186758	10437	5111	32
20-вісний транспортер (300 т)	300	150	282561	10437	5111	32
20-футовий контейнер новий	22	2	1647	4613	1011	15
28-вісний транспортер (400 т)	400	200	238746	10437	5111	32

Продовження табл. 3.1

1	2	3	4	5	6	7
30-футовий контейнер новий	27	3	18583	3581		15
32-вісний транспортер (500 т)	500	217	414013	10437	5111	32
40-футовий контейнер новий	26	4	22187	6162	1585	15
Чотири (шести)-вісний транспортер	69	31	23030	10437	5111	32
П'ятивагонна секція	42	45	92900	18559	8447	25
П'ятивагонна секція нова	42	45	75000	18559	8447	25
Восьмивісний транспортер	69	80	82622	10437	5111	32
АРВ	40	46	24467	18559	8447	25
Вагон-термос	60	33	24467		6504	25
Критий	70	23	35600	81500	17600	32
Напіввагон	76	22	45200	80200	23300	22
Напіввагон новий	76	22	392500	80200	23300	22
Платформа (Lб = 9,72 м)	71	21	27300	52000	17300	32
Платформа (Lб = 9,72 м) нова	71	21	27300	52000	17300	32
Платформа (Lб = 9,2 м) нова	71	21	422250	52000	17300	32
Середній контейнер новий	2	1	487	1297	618	16
Спеціальний	74	21	29225	28100	17350	26
Спеціальний новий	74	21	463475	28100	17350	26
Танк-контейнер новий	22	5	10394	2801		15
Фітингова платформа (Lб = 14,72 м)	69	21	422250	52000	17300	26
Фітингова платформа (Lб = 19 м) нова	72	21	422250	52000	17300	26
Фітингова платформа (Lб = 9,72 м) нова	71	21	422250	52000	17300	26
Цистерна для азотної кислоти	57	23	31600	41900	22100	32
Цистерна для азотної слабкої кислоти	62	22	628725	41900	22100	32
Цистерна для вина	57	27	31600	41900	22100	32
Цистерна для вина нова	57	27	355280	41900	22100	32
Цистерна для жовтого фосфору	59	21	31600	41900	22100	32
Цистерна для кальцинованої соди	54	31	21880	41900	22100	32

Продовження табл. 3.1

1	2	3	4	5	6	7
Цистерна для молока (ізотермічна)	31	23	31600	41900	22100	32
Цистерна для патоки	62	22	31600	41900	22100	32
Цистерна для пеку нова	60	28	383800	41900	22100	32
Цистерна для полівінілхлориду	56	30	31600	41900	22100	32
Цистерна для пропану	23	35	31600	41900	22100	32
Цистерна для розплавленої сірки	57	25	611757	41900	22100	32
Цистерна для сірчаної кислоти	65	20	31600	41900	22100	32
Цистерна для сірчаної кислоти поліпшеної нова	65	20	777700	41900	22100	32
Цистерна для сірчаної кислоти технічної нова	65	20	232300	41900	22100	32
Цистерна для соляної кислоти	62	23	31600	41900	22100	32
Цистерна для спирту метилового	57	24	31600	41900	22100	32
Цистерна для спирту метилового нова	57	24	164040	41900	22100	32
Цистерна для спирту етилового	59	23	31600	41900	22100	32
Цистерна для хлору	58	29	31600	41900	22100	32
Цистерна для хлора нова	58	29	211250	41900	22100	32
Цистерна для цементу	61	24	31600	41900	22100	32
Цистерна під в'язкі (чотирирівісна)	64	24	31600	41900	22100	32
Цистерна під світлі (чотирирівісна)	66	23	31600	41900	22100	32
Цистерна під світлі (чотирирівісна) нова	66	23	242400	41900	22100	32
Цистерна під світлі (восьмивісна) - 120 т	120	49	31600	41900	22100	32
Цистерна під світлі (восьмивісна) - 125 т	125	51	31600	41900	22100	32
Цистерна під темні (чотирирівісна) нова	60	23	244925	41900	22100	32

Запитання для самоконтролю

1. На чому має ґрунтуватися визначення тарифів з вантажних залізничних перевезень?
2. Як змінюється питома собівартість із збільшенням відстані?
3. Скільки існує схем диференціювання тарифних ставок за відстанями?
4. Яка схема диференціювання тарифних ставок за відстанями є основною?
5. На які масу та відстань встановлюють тарифні ставки у вантажному русі?
6. Що таке «тарифний пояс»?
7. Який найкращий спосіб для визначення змін собівартості перевезення за відстанню?
8. З чого починається схема розподілу витрат за операціями перевізного процесу?
9. Що є другим кроком у схемі розподілу витрат за операціями перевізного процесу?
10. Як поділяють витрати, відшкодовувані основним тарифом?
11. Як поділяють станційні витрати?
12. Від чого залежить собівартість для вантажних перевезень?
13. Що враховують для визначення собівартості?
14. Які ставки подані в Тарифному керівництві № 1?
15. Як залежить базова ставка від тарифної для певної відстані?
16. Яка схема побудови таблиць Тарифного керівництва № 1?
17. Яку побудову має формула для розрахунку собівартості?
18. Які складові включає параметр А собівартості?
19. Які складові включає параметр В собівартості?
20. Які складові включає параметр Д собівартості?

РОЗДІЛ 4. ТАРИФИ НА ВНУТРІШНІ ТА ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

4.1. Характеристика процедур таксування

Для цих перевезень на залізниці України застосовано базові тарифи і збори, які наведені в Тарифному керівництві № 1, із використанням коефіцієнтів до тарифів, які періодично змінюються. Ці тарифи використовують для перевезення вантажів залізничним транспортом із вантажною і великою швидкістю і пасажирськими поїздами:

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

Для визначення перевізних платежів користуються такими нормативними виданнями:

- Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів – ЄТСНВ [16];
- Тарифне керівництво № 4 [17];
- Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. Тарифне керівництво № 1 [11].

ЄТСНВ складається:

- з мінімальних вагових норм завантаження;
- алфавітного списку вантажів;
- переліку вантажів за тарифними групами, позиціями та номерами вантажів у позиції (кодах).

Номенклатура побудована за виробничо-галузовим принципом. Вантажі, що мають однакове призначення або споживання, об'єднані у відповідні розділи і тарифні групи. Класифікація за загальноекономічними ознаками вантажів дає змогу широко використовувати її для планування перевезень і обліку виконання плану. Вантажі класифіковані за розділами.

Усі дванадцять розділів поділено залежно від походження, а в окремих випадках – призначення вантажу, на групи, що відповідають більш вузьким підрозділам галузей економіки. Усередині груп виділені тарифні позиції, у яких вантажі об'єднані за транспортними ознаками (однакові умови перевезень тощо).

У Алфавітному списку вантажів ЄТСНВ проти кожного найменування вантажу зазначено шестизначний код – номер групи (перші дві цифри), номер позиції (третя цифра), номер конкретного вантажу в тарифній позиції (четверта і п'ята цифри), контрольне число (шоста цифра), а також тарифний клас вантажу.

Тарифне керівництво № 4 складається з п'яти розділів, розміщених у двох книгах.

Розділ 1. Алфавітний список роздільних пунктів, що складається:

- з алфавітного списку роздільних і зупиночних пунктів (станцій, роз'їздів, постів, обгінних пунктів);
- алфавітного списку зупиночних пунктів і платформ.

Після найменування кожного пункту в алфавітних списках наведені умовні позначення, що характеризують комерційні операції, виконувані на них, і зазначена сторінка і рядок книги, де міститься ця станція, відстані до найближчих пунктів, мережева розмітка.

Розділ 2. Тарифні відстані між транзитними пунктами, який складається:

- з вказівок з визначення транзитних відстаней;
- переліку транзитних пунктів;
- таблиці тарифних відстаней між транзитними пунктами.

Розділ 3. Тарифні відстані транзиту по залізниці (регіональних філіях) і між станціями дільниць, який складається:

- з таблиць транзитних відстаней;
- таблиць відстаней з відправлення і прибуття.

Розділ 4. Алфавітний список річкових і морських портів, який складається:

- з алфавітного списку річкових і морських пристаней;
- таблиць списку портів і пристаней, що виконують перевалку вантажів із залізничного на річковий транспорт і у зворотному напрямку;
- алфавітного списку морських портів і пунктів, включених у змішане залізнично-водне сполучення;
- алфавітного списку морських портів і пунктів, що виконують перевалку вантажів прямого змішаного залізнично-водного сполучення з залізничного на морський транспорт і у зворотному напрямку.

Розділ 5. Алфавітний список міст, назва яких не співпадає з назвою розміщених на їхній території залізничних станцій, що тяжіють до залізничних станцій, і відстані між ними.

Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України (Тарифне керівництво № 1) містить таблиці базових тарифів і правила їх застосування. Можлива відстань перевезення територією України поділена між поясами, у межах одного пояса базовий тариф не залежить від фактичної відстані перевезення. У Збірнику тарифів відстані від 0 до 2190 км поділені на пояси.

Для вагонних відправок в універсальних і спеціалізованих вагонах передбачені вагові категорії для спрощення користування Тарифним керівництвом.

Чинне керівництво № 1 складається з шести розділів:

Розділ I. Загальні положення.

Розділ II. Правила застосування тарифів, де встановлено:

- порядок визначення плати за перевезення вантажів, охорону та супроводження вантажів і проїзд провідників відправників (одержувачів);
- тарифні відстані;
- найменування вантажу;
- масу вантажу;
- округлення сум платежів;
- плату за перевезення вантажів у різних типах вагонів і для різних відправок тощо.

Розділ III. Збори за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, містить порядок визначення і величину різних зборів.

Розділ IV. Ставки плати за перевезення (тарифні схеми і порядок їх застосування для визначення плати за перевезення; порядок застосування тарифних схем; розрахункові формули для тарифних схем; розподіл витрат, пов'язаних із вантажними перевезеннями, їхні складові та джерела покриття).

Розділ V. Ставки плати за користування вагонами і контейнерами перевізника.

Розділ VI. Перелік вантажів і відміток, що проставляють у перевізних документах.

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

- на станції відправлення, де нараховують і стягують перевізні плати за всю відстань перевезення і додаткові збори за операції, що виконують з відправленням вантажу;
- 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 такому. Усі вантажі, які перевозять залізницею України, поділено на три категорії.

Перша категорія (клас) – вантажі, у ланцюзі яких транспортна складова коливається від 5,3 до 40 % (сировина), - це вугілля, кокс, сланці, торф, будматеріали тощо. Питома вага їх у загальному обсязі перевезень перевищує 50-54 %. Для цієї групи тариф нижче середнього по залізниці України. На разі коефіцієнт до базового тарифу (за ТК № 1) для вантажів першого класу найнижчий. Залізниця при цьому недоотримує значні суми.

Цю втрату доходів компенсують 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 % – це 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 затрати в ціні яких складають від 0,06 до 16 %. Їхня питома вага в загальному обсязі перевезення складає ≈ 18 %. Для цієї групи тариф встановлений ще вище, ніж для другої категорії. Чинні коефіцієнти до базових тарифів наведені в дод. 2.

Після визначення плати за перевезення визначають суму додаткових зборів. При цьому слід розуміти, 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) і часу користування. Ставки плати за користування контейнерами залежать від маси контейнера (3, 5, 20 (24), 30 т і більше) і часу користування.

Складова тарифної системи – *додаткові збори і штрафи*. Необхідність використання додаткових зборів полягає в тому, що залізниця разом із перевезенням може виконувати й інші операції чи послуги. Для одних вантажовласників вони потрібні, для інших – ні. Додаткові збори поділяють на *фіксовані тарифи* та *вільні (договірні)*. Фіксовані підпадають під державне регулювання і встановлені для всієї залізниці України на однаковому рівні з рентабельністю 25-35 % (усього приблизно 50 тарифів). За вільними (договірними) тарифами можуть виконуватися роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, щодо яких не здійснено державне регулювання тарифів. Їхню величину визначають за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить антимонопольному законодавству.

Вільні тарифи визначають виходячи з кон'юнктури ринка, якості та споживчих властивостей робіт і послуг. У них враховують собівартість виробництва і прибуток без обмеження рівня рентабельності. На сьогодні їхній перелік включає дев'ять тарифів (виконання вантажних робіт, кріплення вантажів засобами перевізника та надання інших додаткових послуг, пов'язаних із виконанням вантажних операцій; подавання вагонів і контейнерів для навантаження (вивантаження) у визначений час, періоди доби, дні тижня чи місяця за наявності окремої письмової заявки або договору про виконання цієї послуги (крім днів, зазначених у декадній заявці) тощо). Зазвичай такі тарифи розробляють регіональні філії.

Основні найменування видів перевезень, робіт і послуг, які виконують залізничним транспортом за фіксованими тарифами:

- подавання і забирання вагонів локомотивами залізниці;
- збір за зберігання вантажів, що прибули за призначенням і вивантажені на місцях загального користування засобами залізниць;

- зберігання рухомого складу на своїх осях;
- зважування на вагах залізниці вантажів і тари;
- зберігання у вагонах вантажів;
- перевірка працівниками станції маси вантажу і тари тощо.

Статутом залізниць у чинній тарифній системі передбачені такі *штрафи*:

- за невиконання планів перевезень і перевалки вантажів;
- неочищення вагонів (контейнерів) і недозлиття цистерн;
- подання вантажу, забороненого для перевезення, або вантажу, що потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, із неправильним зазначенням найменування або властивостей такого вантажу;
- неправильно зазначені в накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код і адресу одержувача.

Підставою для стягнення штрафів можуть бути відомості, які є в накладній, а також у документах, які стосуються певної відправки (акти загальної форми, відомості подавання і забирання вагонів тощо).

4.2. Правила застосування тарифів

4.2.1. Порядок визначення плати за перевезення вантажів, за охорону та супроводження вантажів і проїзд провідників відправників (одержувачів)

Державні регульовані тарифи встановлено:

- на внутрішні та міжнародні (експорт та імпорт) вантажні перевезення, що здійснюювані на лініях широкої та європейської колій загальної мережі залізниці України;
- охорону та супроводження вантажів, що підлягають обов'язковій охороні силами відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті;

- користування вагонами і контейнерами перевізника;
- роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, перелік яких наведено в розд. III ТК № 1.

АТ «Укрзалізниця» встановлює та затверджує відповідно до економічної ефективності та собівартості перевезень пільгові тарифи зі знижкою не більш як 20 % загальних тарифів.

Після видачі вантажу перебори і недобори перевізної плати і зборів відправникам, одержувачам, а також залізниці не відшкодовують.

Для розрахунку плати за перевезення вантажів, у тому числі рейкового рухомого складу, порожніх контейнерів, за супроводження та охорону вантажів і проїзд провідників потрібно:

- за Тарифним керівництвом № 4 залізниць України визначити відстань перевезення (далі тарифна відстань);

- визначити характерні особливості перевезення вантажу (швидкопсувний, наливний, небезпечний, великоваговий, негабаритний, спеціальний, військовий, з окремим локомотивом, на зчепі тощо) і застосувати відповідні правила розрахунків плати за перевезення;

- визначити:

- для перевезень, оформлених накладною внутрішнього сполучення, до якого виду відправки належить вантаж, що подано для перевезення, - вагонної, збірної вагонної, контрейлерної або контейнерної, і застосувати відповідні правила розрахунків плати за перевезення;

- перевезень, оформлених накладною міжнародного сполучення, вид відправки вантажу:

- а) завантажений у вагон (зчеп вагонів);

- б) завантажений в інтермодальну транспортну одиницю ІТО, автомобільний транспортний засіб (АТЗ) або ІТО, АТЗ у порожньому стані;

- в) на своїх осях (залізничний рухомий склад, крани на залізничному ходу, колійні та будівельні машини на залізничному ходу тощо).

Для перевезень вантажів у міжнародному сполученні застосовують правила розрахунків плати за перевезення:

- вантажу у вагоні – для вагонної відправки;
- вантажу в контейнері та контейнера в порожньому стані – для контейнерної відправки;
- вантажу в ІТО (крім контейнера), АТЗ у завантаженому або порожньому стані – для контрейлерної відправки;
- вантажу на своїх осях – для рейкового рухомого складу.

Збірною вагонною відправкою в частині застосування правил тарифів є партія вантажів різних найменувань за однією накладною, для перевезення якої потрібне надання окремого вагона.

Якщо партія вантажу, що подано до перевезення, є вагонною відправкою, потрібно визначити, вагон якого типу використано для перевезення:

- універсальний – критий, платформа, напіввагон, переобладнаний або модернізований в універсальний, у тому числі критий, переобладнаний із рефрижераторного;
- ізотермічний – вагон рефрижераторної секції та автономний рефрижераторний вагон;
- цистерна;
- транспортер;
- спеціальний (спеціалізований) – хопер-цементовоз, зерновоз, вагон для перевезення тварин, двоярусна платформа та інший вагон для перевезення автомобілів, вагон для котунів і агломерату, цистерна-цементовоз, содовоз, сажовоз, вагон для мінеральних добрив, технологічної тріски, рулонної сталі, хопер-дозатор, думпкар, бітумовоз, борошновоз, лісовоз, живорибний, вагон-термос, платформа для великовагових контейнерів (фітингова платформа) та інші спеціальні (спеціалізовані) вагони, і відповідно до цього вибрати тарифну схему.

Якщо партія вантажу, що подана до перевезення, є контейнерною відправкою, визначити завантажений чи порожній контейнер, якого типу – універсальний, спеціальний чи спеціалізований або якої категорії (маси брутто або довжини) використано для перевезення, і відповідно до цього вибрати тарифну схему.

Якщо партія вантажу, що подана до перевезення, є контрейлерною відправкою, визначити, завантажений чи порожній автопоїзд, автомобіль, причіп, напівпричіп або знімний автомобільний кузов подано до перевезення, і відповідно до цього вибрати тарифну схему;

- визначити розрахункову масу вагонної відправки відповідно до п. 4 розд. II ТК № 1;

- визначити належність вагона (контейнера) - перевізника, власний або орендований, у якому подано для перевезення вантаж, або перевезення у порожньому стані, і вибрати тарифну схему.

Для перевезення вантажів у вагоні перевізника, крім транспортерів, базову ставку плати визначають як суму інфраструктурної (І) для вагонів перевізника та вагонної (В) складових плати (тарифу). Для перевезення у власному або орендованому вагоні базовою ставкою плати є інфраструктурна складова для власних або орендованих вагонів (І вл).

Для перевезення вантажів у власних вагонах, орендованих перевізником або структурними підрозділами АТ «Укрзалізниця» у суб'єктів господарювання, плату визначають як для вагонів перевізника.

Для перевезення вантажів у власних вагонах (контейнерах) перевізника плату визначають так само, як для власних вагонів (контейнерів).

Якщо до перевезення подано рейковий рухомий склад або порожні контейнери, потрібно визначити їхню належність (залізниці, власні або орендовані), тип і категорію контейнера та вибрати тарифну схему.

Базовою ставкою плати за рейковий рухомий склад є плата, яка визначена множенням базової ставки за одну вісь на їхню кількість:

- визначити швидкість, вантажну, велику або в складі пасажирських поїздів, якою здійснюють перевезення;

- якщо вантаж підлягає супроводженню та охороні воєнізованою охороною залізничного транспорту, визначити плату за супровід та охорону відповідно до п. 31 розд. II ТК № 1;

- якщо перевезення здійснюють у супроводі провідника відправника (одержувача), плату за його проїзд визначити відповідно до п. 16 розд. II ТК № 1;

- якщо перевезення здійснюють з окремим локомотивом або власний (орендований) локомотив слідує «своїм ходом», визначити належність локомотива (залізниці, власний або орендований), його тип (електровоз чи тепловоз), стан вагонів (порожній чи завантажений), їхню належність (перевізника, власні або орендовані) і вибрати тарифну схему;

- після встановлення номера тарифної схеми, що відповідає певному виду відправки та перевезенню, звернутися до таблиць розд. IV ТК № 1, у яких наведені базові ставки плати за перевезення відповідно до відстані перевезення;

- визначити, до якого тарифного класу або позакласної групи віднесено вантаж, у тому числі рейковий рухомий склад, ІТО, АТЗ, якою відправкою здійснюють перевезення, і застосувати до базових ставок плати коефіцієнт, установлений для цього вантажу та відправки.

Якщо з перевезенням для прикриття або встановлення контрольної рами використано порожній вагон, до базової ставки плати за цей вагон слід застосувати коефіцієнт, який застосовано для вантажу, що потребує прикриття;

- аналогічно визначити плату окремо за кожний вагон для перевезення вантажів маршрутами або групами вагонів за одним перевізним документом;

- після визначення плати за перевезення визначити суму додаткових зборів.

4.2.2. Тарифні відстані

Плату за перевезення вантажів обчислюють залежно від відстані перевезення, яка визначена:

- за ТК № 4 залізниць України, якщо вантажі перевозять вантажною або великою швидкістю, у тому числі для вантажів 1, 2 нижнього, 1, 2, 3 бокового та 1, 2, 3 верхнього ступеня негабаритності, які перевозять у напіввагонах, на платформах і чотири-восьмивісних транспортерах;

- за маршрутом прямування негабаритних вантажів (крім тих, що мають 1, 2 нижні, 1, 2, 3 бокові та 1, 2, 3 верхні ступені негабаритності і перевозять у напіввагонах, на платформах і чотири-восьмивісних транспортерах), великовагових вантажів на транспортерах, вантажів у вагонах, що причіплюють до пасажирських поїздів;

- за маршрутом, який указаний у завданні на перевезення спеціальних вантажів;

- за фактичну відстань для внутрішньостанційних перевезень, визначену згідно з технічно-розпорядчим актом станції, але не менше мінімальної відстані.

Мінімальна відстань, за яку нараховують плату за перевезення, – 10 км. Тарифну відстань перевезення зазначає в перевізних документах станція відправлення, а для перевезення імпорتنих вантажів через сухопутні прикордонні станції – станція призначення.

Для перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні до розрахунків приймають загальну довжину окремих частин залізничного шляху включно з портовими та пристанськими коліями, якими перевозять вантаж до та від пункту перевалки.

У міжнародному прямому залізнично-поромному сполученні приймають загальну довжину окремих частин залізничного шляху включно з портовими та пристанськими коліями, якими перевозять вантаж до та від поромної переправи.

До відстані перевезення, за яку нараховують плату за перевезення, не включають довжину колій загального і незагального користування, що не мають станцій, відкритих для виконання комерційних операцій, а також довжину портових і пристанських колій для подавання та забирання вагонів для вивантаження або навантаження вантажів, що перевозять на такі колії або відправляють із них. Збір за подавання вагонів на ці колії та забирання з них локомотивом залізниці сплачують за ставками, наведеними в п. 1 розд. III ТК № 1.

Для перевезення вантажів між станціями залізниці України за участю території інших держав тарифну відстань визначають як сумарну відстань усіх ділянок залізниці України за цим напрямком.

Якщо з виникненням перешкод для перевезення вантажу з причин, що не залежать від перевізника, був змінений шлях прямування вантажу, то плату за перевезення визначають за цим змінним маршрутом перевезення за фактичну тарифну відстань.

4.2.3. Маса вантажу

Для визначення плати за перевезення та зборів округляють до повних тонн загальну масу вантажу, зазначену в перевізних документах.

До загальної маси вантажу включають масу пакування вантажу (тари), перевізних пристосувань, піддонів, додаткового обладнання і разових реквізитів (підкладки, бруски, прокладки тощо), використаних для перевезення.

Округляють у бік збільшення до повних тонн 500 кг і більше, менше 500 кг не враховують. Якщо маса вантажу не перевищує 500 кг, її округляють до повної тонни.

Для розрахунку плати за вантаж, який завантажено в окремий вагон (крім великовагових вантажів на транспортерах і негабаритних вантажів), приймають розрахункову масу, яку визначають за табл. 4.1 на підставі

округленої до повних тонн загальної маси. Далі цю масу зазначають як розрахункову.

Таблиця 4.1

Визначення розрахункової маси вантажу, завантаженого в окремий вагон

Тип вагона і загальна округлена маса вантажу, т	Розрахункова маса, т
1	2
Універсальний:	
до 12 включно	10
від 13 до 17 включно	15
від 18 до 22 включно	20
від 23 до 27 включно	25
від 28 до 32 включно	30
від 33 до 37 включно	35
від 38 до 42 включно	40
від 43 до 47 включно	45
від 48 до 52 включно	50
від 53 до 57 включно	55
від 58 до 62 включно	60
від 63 до 67 включно	65
від 68 до 72 включно	70
73 і більше	округлена до повних тонн загальна фактична маса
Спеціальний (спеціалізований):	
до 42 включно	40
від 43 до 47 включно	45
від 48 до 52 включно	50
від 53 до 57 включно	55
від 58 до 62 включно	60
від 63 до 67 включно	65
від 68 до 72 включно	70
73 і більше	округлена до повних тонн загальна фактична маса

Продовження табл. 4.1

1	2
Ізотермічний вагон, цистерна для нафтопродуктів:	
до 40 включно	40
41 і більше	округлена до повних тонн загальна фактична маса
Цистерна для спиртів, фенолів та інших наливних вантажів:	
до 30 включно	30
31 і більше	округлена до повних тонн загальна фактична маса

Якщо перевіркою під час перевезення або на станції призначення встановлено, що фактична маса вантажу більша від зазначеної відправником у перевізних документах (крім випадків завантаження вагона понад його вантажопідйомність, виявленого під час перевезення, або з перевищенням допустимого статичного навантаження від колісної пари вагона на рейки колії), то для розрахунку плати за перевезення приймають масу, визначену за табл. 4.1 на підставі округленої до повних тонн загальної фактично виявленої маси. У такому випадку станція призначення (перевізник) вносить до перевізних документів зміни у відомості про масу вантажу за підписами працівника станції (перевізника) та одержувача і здійснює розрахунки від станції відправлення (або прикордонної) до станції призначення за розрахункову масу фактично перевезеного вантажу.

Якщо під час перевезення виявлено завантаження вагона понад його вантажопідйомність або з перевищенням допустимого статичного навантаження від колісної пари вагона на рейки колії, то надлишок вантажу вивантажують і досилають за призначенням зі стягненням з одержувача (за експортний вантаж із відправника) плати за всю відстань перевезення залізницею України як за самостійну відправку на загальних підставах за тарифами, що діяли в день виявлення.

Для розрахунку плати за перевезення вантажів в окремих спеціальних контейнерах вантажовласників і таких контейнерів у порожньому стані комплектами у вагоні приймають масу, визначену за табл. 4.1 на підставі округлення до повних тонн маси бруutto завантажених або маси тари порожніх контейнерів.

Для розрахунку плати за перевезення рейкового рухомого складу приймають визначену за табл. 4.1 в результаті округлення до повних тонн загальну масу тари цього рейкового рухомого складу. Перевозячи на рейковому рухомому складі візки, колісні пари, запасні частини, деталі та предмети обладнання, що належать до рухомого складу або необхідні в дорозі, їх вважають складовою рухомого складу, і їхню масу додають до маси тари рухомого складу.

Для розрахунку плати за перевезення в окремому вагоні додаткового обладнання (перевізних пристосувань), які не включені до маси тари вагона, у тому числі багаторазових засобів пакетування, що належать відправникам і одержувачам, приймають масу, визначену за табл. 4.1 на підставі округленої до повних тонн маси цього обладнання (перевізних пристосувань).

Для розрахунку зборів розрахунковою є загальна маса вантажу, округлена до повних тонн.

4.2.4. Округлення сум платежів

Для визначення плати та зборів їх округляють за табл. 4.2.

Округляючи до цілих гривень, суми від 0,01 до 0,49 грн не враховують, від 0,5 до 0,99 грн збільшують до цілих гривень.

Округляючи до 0,1 грн (до цілих 10 копійок), суми від 1 до 4 коп. не враховують, від 5 до 9 коп. збільшують до 0,1 грн (до цілих 10 копійок).

Для групових і маршрутних відправок плату округляють за кожний вагон відправки.

Таблиця 4.2

Округлення для визначення плат і зборів

Показник	Округлення, грн
Плата за перевезення:	
вагонними відправками, для яких базова ставка плати визначена за вагон; контейнерними і контрейлерними відправками; військових вантажів; локомотива, у тому числі того, що переміщується «своїм ходом»; з перевезенням великовагових і негабаритних вантажів	1 (до цілих гривень)
вагонними відправками, у тому числі рейкового рухомого складу, для яких базова ставка плати визначена за тонну або одну вісь; вантажів контрейлерними відправками в контрейлерних поїздах	0,1
спеціальних вантажів	0,01
Плата за проїзд провідників	0,1
Плата за охорону та супровід, у тому числі за охорону затриманих вантажів	0,01
Плата за користування вагонами та контейнерами	0,1
Збори	0,1

Зазначений вище порядок округлення застосовують у розрахунках кінцевого результату за кожним видом плати і зборів, які визначають відповідно до тарифів ТК № 1 з урахуванням надбавок, знижок і затверджених згідно з чинним законодавством корегувальних коефіцієнтів до тарифів ТК № 1.

4.2.5. Плата за перевезення вантажів на особливих умовах (за окремими договорами)

Плату за перевезення вантажів на особливих умовах (відповідно до статті 63 Статуту залізниць) визначають на загальних підставах із підвищенням на 20 %. У графі «Найменування вантажу» відправник проставляє відмітку в перевізних документах внутрішнього сполучення – «Перевезення на особливих умовах, розпорядчий документ АТ «Укрзалізниця» від _____ № ____ (або номер і дата договору АТ «Укрзалізниця» з вантажовласником). З одержувачем погоджено (відмітка може містити додаткові записи про виконання особливих умов)», міжнародного сполучення – «Перевезення на особливих умовах (відмітка може містити додаткові відомості про виконання особливих умов), дати і номери телеграм АТ «Укрзалізниця» і причетних перевізників (залізничних адміністрацій)».

Плату за перевезення вантажів із погодженим скороченим строком доставлення за одним маршрутом визначають на загальних підставах із підвищенням на 100 % – для одночасного здавання до перевезення від одного до п'яти вагонів включно; 50 % – для 6-15 вагонів включно; 20 % – для 16 і більше вагонів.

Плату за перевезення вантажів у власних вагонах і власного рейкового рухомого складу, для яких потрібне обмеження швидкості руху, визначають на загальних підставах із підвищенням:

- на 25 % – для завантаженого вагона;
- 20 % – рейкового рухомого складу.

Плату за перевезення вантажів у власних вагонах, для яких потрібне обмеження маси поїзда, визначають на загальних підставах із підвищенням на 100 %.

Про перевезення на особливих умовах зі скороченим строком доставлення, обмеженням швидкості руху чи маси поїзда зазначають у

відповідній графі перевізних документів шляхом проставлення відправником відмітки «Зі скороченим строком доставлення, закінчується (дата)», «З обмеженням швидкості руху до ____ км/год», «З обмеженням маси поїзда до _____ т».

4.2.6. Плата за перевезення небезпечних (вибухових, отруйних, радіоактивних та інших) вантажів, що перевозять за особливими правилами

До небезпечних вантажів щодо визначення тарифів ТК № 1 належать:

- небезпечні вантажі, віднесені до класів небезпеки 1 і 7 відповідно до Правил перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25 листопада 2008 року № 1430, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 26 лютого 2009 року за № 180/16196 (далі Правила);

- небезпечні вантажі, що перевозять у супроводі провідників відправника (одержувача) і які позначені кодами «CW 47» і «CW 55» у колонці 15 Переліку небезпечних вантажів за номерами ООН, наведеного в Правилах.

Плату за перевезення таких вантажів визначають:

- для вагонних відправок у вагонах і спеціалізованих контейнерах комплектами у вагоні – за тарифною схемою 1 або 2 зі збільшенням утричі за розрахункову масу вантажу у вагоні, але не менш ніж за 30 т;

- у цистернах наливом – за тарифною схемою 5; у танках-контейнерах – за тарифною схемою 11 зі збільшенням удвічі; універсальних контейнерах – за тарифною схемою 9 або 10 зі збільшенням удвічі.

4.3. Порядок застосування тарифних схем для визначення плати за перевезення

Плату за тарифними схемами визначають залежно від відстані перевезення.

З 19.02.2018 року введено новий алгоритм розрахунку тарифів для власного вагона перевізника (АТ «Укрзалізниця»). Алгоритм розрахунку для власного вагона не змінився: необхідно розрахувати тариф у вантажному рейсі (схеми 1, 2 тощо) і порожньому (схема 14) за ту саму відстань. Алгоритм розрахунку вагона перевізника змінився і зведено до такого:

- тариф у вантажному рейсі визначають як за власний вагон (із відповідної колонки схеми) з урахуванням чинних коефіцієнтів за тарифними класами;

- тариф у порожньому рейсі визначають за схемою 14 з корегуванням відстані перевезення через коефіцієнт порожнього пробігу з урахуванням чинних коефіцієнтів;

- плата за використання вагона: визначають час користування в добах (як строк доставлення + строк повернення вагона (розраховують окремо з підсумовуванням) і визначають плату з урахуванням чинної добової ставки за вагон.

Отже, за тарифними схемами 1-8, 13 і 15 з перевезенням у вагоні перевізника базову ставку плати визначають з 19.02.2018 року як інфраструктурну складову ($I_{вл}$) для власного або орендованого вагона. Для перевезення у власному або орендованому вагоні базовою ставкою плати є інфраструктурна складова ($I_{вл}$) для власного або орендованого вагона.

За тарифними схемами 1 і 2 плату визначають із завантаженням вагона: до 72 т включно – за базовими ставками плат за вагон відповідної розрахункової маси вантажу у вагоні;

- понад 72,5 т: за тарифною схемою 1 – як суму плат базової ставки за розрахункову масу 70 т і базової ставки за 1 т, помноженої на кількість

тонн, що перевищує масу 72,5 т, округлену до повних тонн; за тарифною схемою 2 – множенням округленої до повних тонн загальної фактичної маси на базову ставку за 1 т.

За тарифною схемою 3 плату визначають з завантаженням вагона: до 40 т включно – за базовими ставками плат за вагон відповідної розрахункової маси вантажу у вагоні; понад 40 т – множенням округленої до повних тонн загальної фактичної маси на базову ставку за 1 т.

За тарифними схемами 4-8 плату визначають множенням базової ставки за 1 т на відповідну розрахункову масу вантажу у вагоні.

За тарифними схемами 9-12 плату визначають за один контейнер залежно від типу контейнера (універсальний, спеціалізований чи спеціальний), його маси брутто (середньотоннажний чи великотоннажний), довжини (10 і більше англійських футів), стану (завантажений або порожній), належності контейнера та вагона (перевізника, власний або орендований).

За тарифною схемою 13 плату визначають за один вагон залежно від стану автопоїзда, автомобіля, причепа, напівпричепа або знімного автомобільного кузова (завантажений або порожній).

За тарифною схемою 14 плату визначають за одиницю власного вагона перевізника чи власного (оренованого) рейкового рухомого складу множенням базової ставки за одну вісь на кількість осей. За тарифною схемою 15 плату визначають за вагон залежно від роду вантажу (технічне майно або вибуховий вантаж). За тарифною схемою 16 плату визначають за проїзд одного провідника. За декількох провідників плату визначають множенням базової ставки за одного провідника на кількість провідників.

За тарифною схемою 17.1 плату визначають за вагон. За тарифною схемою 17.2 плату визначають за одиницю рейкового рухомого складу множенням базової ставки за одну вісь на кількість осей.

За тарифною схемою 18 плату визначають за вагон залежно від виду і ступеня негабаритності вантажу незалежно від його маси.

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

За тарифними схемами 29.1, 29.2, 29.5 і 29.6 плату визначають за локомотив залежно від виду тяги (тепловоз або електровоз), належності вагона (перевізника, власний або орендований), його стану (завантажений або порожній) та іншого рейкового рухомого складу, що перевозять.

За тарифними схемами 29.3, 29.4, 29.7 плату визначають за вагон залежно від його стану (завантажений або порожній) і належності (перевізника, власний або орендований).

За тарифною схемою 29.8 плату визначають за одиницю рейкового рухомого складу множенням базової ставки за одну вісь на кількість осей.

Перспективна структура базового вантажного тарифу наведена на рис. 4.1.

4.4. Збори за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів

4.4.1. Збір за подавання і забирання рейкового рухомого складу локомотивом залізниці

Збір за подавання і забирання вагонів (у тому числі неробочого парку) та іншого рейкового рухомого складу (далі вагони) на (з) під'їзні(их) колії(ій) та інші(их) місця(ь) незагального користування локомотивом залізниці визначають залежно від фактичної кількості поданих і прибраних вагонів за звітну добу і відстані у два кінці:

- за ставками табл. 1 розділу III ТК № 1, якщо під'їзна колія перебуває на балансі власників, що не входять до складу залізниці України;

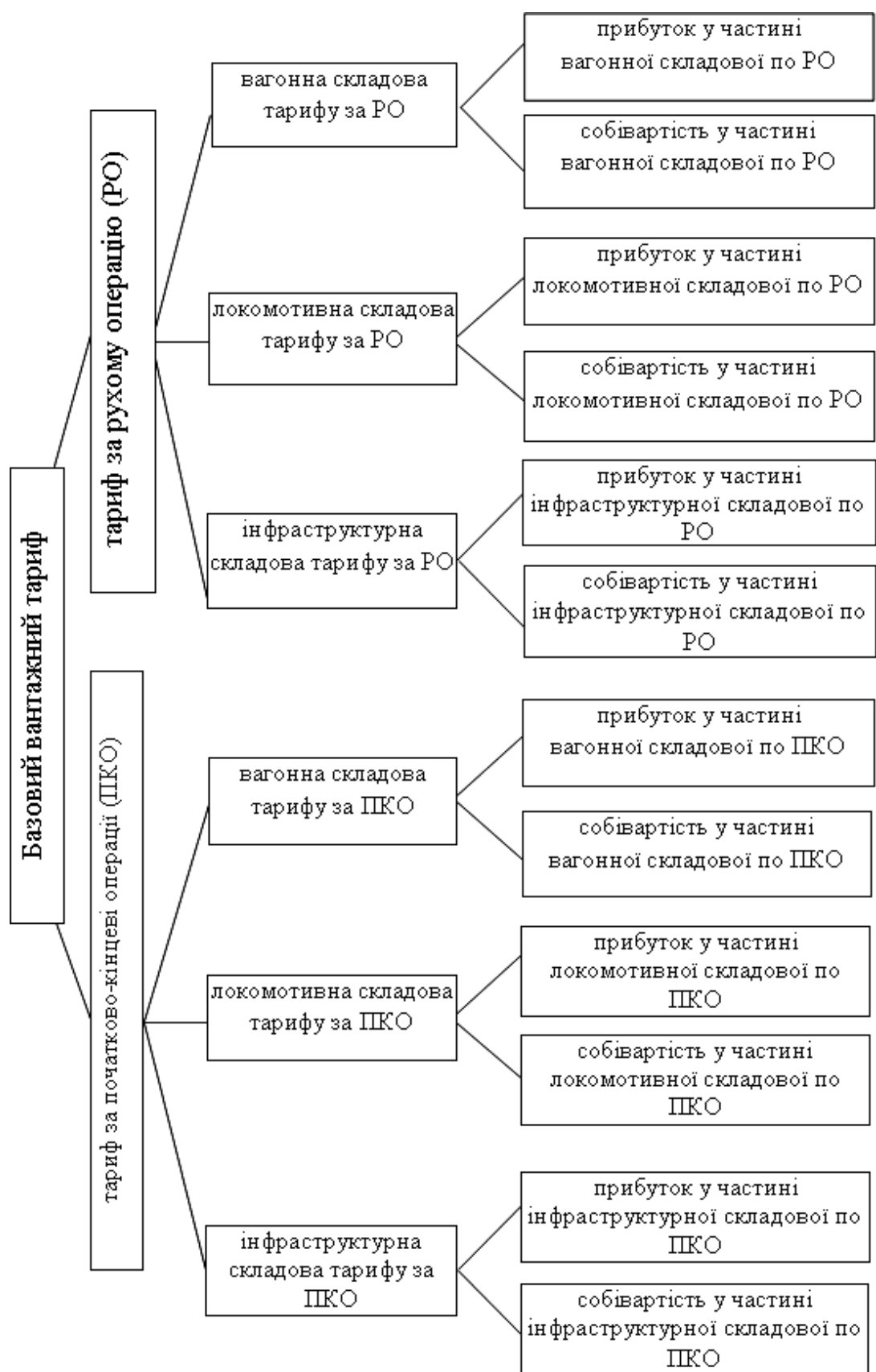


Рис. 4.1. Структура базового вантажного тарифу з урахуванням реформування АТ «Укрзалізниця»

- за ставками табл. 2 розділу III ТК № 1, якщо під'їзна колія перебуває на балансі залізниці України.

Звітна доба на залізниці України становить проміжок часу від 20 год 00 хв однієї календарної доби до 20 год 00 хв наступної календарної доби.

До фактичної кількості поданих і прибраних вагонів за звітну добу включають сумарну кількість поданих і прибраних вагонів із під'їзної колії одного вантажовласника.

Приклад. П'ять вагонів були подані 12 лютого о 13 год 30 хв, три вагони прибрані 12 лютого о 18 год 10 хв, а о 20 год 05 хв – два вагони. Кількість поданих і прибраних вагонів за звітну добу 12 лютого становить вісім вагонів. Два неприбраних вагони враховують, нараховуючи збір за звітну добу 13 лютого.

Якщо частина під'їзної колії перебуває на балансі залізниці, а частина – на балансі власника колії, то ставку збору за подавання і забирання вагонів визначають як середньозважену між ставками табл. 1 і 2 розд. III ТК № 1.

Приклад. Загальна відстань подавання і забирання вагонів 9,4 км, у тому числі 2,8 км перебуває на балансі залізниці, 6,6 км – на балансі підприємства. Фактична кількість поданих і прибраних вагонів за звітну добу становить 30 вагонів. Середньозважена ставка

$$(4052,4 \times 6,6 + 5674,7 \times 2,8) : (6,6 + 2,8) = (26745,8 + 15888,3) : 9,4 = 4535,6 \text{ грн,}$$

де 4052,4 – ставка збору за 30 поданих і прибраних вагонів на відстань 9,4 км у два кінці, за табл. 1;

5674,7 – ставка збору за 30 поданих і прибраних вагонів на відстань 9,4 км у два кінці, за табл. 2;

6,6 і 2,8 – відстань подавання і забирання вагонів, округлена до 0,1 км.

Для подавання та забирання вагонів на станціях, де встановлені доплати за роботу в радіоактивно забруднених районах, до ставок, наведених у табл. 1 і табл. 2 розд. III ТК № 1, застосовують коефіцієнт, наведений у п. 6 розд. III ТК № 1.

Відстань подавання і забирання вагонів указують у договорі про експлуатацію під'їзної колії (договорі про подавання і забирання вагонів).

Для розрахунку плати довжину колії приймають у кілометрах з одним десятковим знаком.

Довжину під'їзної колії до 500 м включно округляють до 0,5 км.

Відстань подавання і забирання вагонів визначають від гострия стрілки примикання під'їзної колії (якщо вона примикає до колій станції) або від гострия вихідної стрілки станції, з якої подають вагони (якщо під'їзна колія примикає до перегону чи в інших місцях за межами станції), до місця виконання вантажних операцій (з урахуванням довжини вантажного фронту).

Якщо під'їзна колія примикає не до станції, а до іншої під'їзної колії, то відстань подавання і забирання вагонів визначають від гострия стрілки примикання тієї під'їзної колії, що безпосередньо примикає до колій залізничної станції, або від гострия вихідної стрілки станції, якщо ця під'їзна колія примикає на перегоні чи в інших місцях за межами станції, до місця виконання вантажних операцій (з урахуванням довжини вантажного фронту).

У разі подавання і забирання вагонів до/з місць незагального користування, що розташовані біля станційних колій, відстань, за яку нараховують збір за подавання або забирання вагонів, визначають за технічно-розпорядчим актом станції або фактичним заміром від гострия стрілки примикання колії, на яку подають вагони для виконання вантажних операцій, до місця виконання цих операцій (з урахуванням довжини вантажного фронту).

За наявності на під'їзній колії декількох пунктів подавання (забирання) вагонів, розташованих на різних коліях, збір за подавання або забирання вагонів визначають за загальну кількість вагонів, що подають (забирають) протягом звітної доби на середньозважену відстань залежно від відстані та кількості вагонів для кожного пункту.

Приклад. Загальна довжина під'їзної колії – 12,6 км. Відстань від стрілки примикання під'їзної колії до пункту А становить 5,3 км, до пункту Б – 6,5 км, пункту В – 9,1 км, на ці пункти подано відповідно 10, 3, 25 вагонів. Середньозважена відстань подавання

$$(5,3 \times 10 + 6,5 \times 3 + 9,1 \times 25) : (10 + 3 + 25) = 300,0 : 38 = 7,9 \text{ км.}$$

Ставку збору за подавання вагонів визначають за табл. 1 розд. III ТК № 1 для відстані «більше 7 до 8 включно».

Збори за подавання і забирання вагонів справляють окремо з кожного вантажовласника, із яким укладено договір або тимчасову угоду про подавання і забирання вагонів, незалежно від того, окремо кожному з них чи одночасно декільком здійснюється подавання і забирання.

Відстань подавання або забирання вагонів локомотивом залізниці на (з) передавальні(их) колії(ій), розташовані(их) на під'їзній колії, визначають у два кінці від гостряка стрілки примикання під'їзної колії, якщо вона примикає до колії станції, або від гостряка вихідної стрілки станції, із якої подають вагони, якщо під'їзна колія примикає на перегоні чи в інших місцях за межами станції, з урахуванням довжини передавальних колій у межах граничних стовпчиків.

За подавання і забирання завантажених і порожніх вагонів на перегони (із перегонів), а також на (з) роздільні(их) пункти(ів) (роз'їзди, блокпости, обгінні пункти), які не відкрито для виконання комерційних операцій, збір справляють за ставками, наведеними в табл. 2 розд. III ТК № 1.

Подаючи і забираючи вагони на/з перегін(ону) за наявності різних відстаней подавання (забирання) вагонів, збір визначають за загальну кількість вагонів, що подають (забирають) протягом звітної доби на середньозважену відстань залежно від відстані та кількості вагонів для кожної відстані подавання (забирання) вагонів на перегін.

Відстань подавання і забирання вагонів на (з) перегони(ів) і роздільні(их) пункти(ів), які не відкриті для виконання комерційних операцій, визначають у два кінці від гостряка вихідної стрілки станції, з якої подають вагони, до місць навантаження і вивантаження їх на цьому роздільному пункті або на під'їзній колії, що примикає до нього, – у два кінці. Збір за подавання і забирання вагонів нараховують за фактичну кількість вагонів протягом звітної доби.

За подавання вагонів на перегін з однієї станції і забирання їх на іншу станцію, що обмежує цей перегін, збір нараховують за фактичну кількість поданих і забраних вагонів протягом звітної доби: подавання – за відстань від станції, з якої подають вагони, до місця виконання вантажної операції; забирання – за відстань від місця виконання вантажної операції до станції, на яку забирають вагони.

Крім зборів за подавання і забирання вагонів, у разі простою локомотива в очікуванні закінчення операції навантаження або розвантаження сплачують плату в розмірі 292,6 грн за кожні пів години простою, рахуючи неповні пів години за повні.

За дезінфекцію, дезінсекцію вагонів на коліях загального користування за маневрову роботу нараховують збір у розмірі 292,6 грн за кожні пів години роботи локомотива, рахуючи неповні пів години за повні.

За подавання і забирання навантажених і порожніх вагонів на пристанські та портові колії, крім вагонів із вантажами, що перевозять у прямому змішаному сполученні, справляють збір відповідно до табл. 1 і 2 розд. III ТК № 1 залежно від кількості вагонів, що подають і забирають

протягом доби. Відстань подавання і забирання визначають договором між залізницею і портом.

За маневрову роботу, що виконує локомотив залізниці не одночасно з подаванням або забиранням вагонів на вимогу власника під'їзної колії, вантажовласника або порту, яка оформлена пам'яткою про подавання/забирання вагонів (форми ГУ-45), із зазначенням у ній часу, протягом якого виконували маневрову роботу, нараховують збір у розмірі 292,6 грн за кожні пів години роботи локомотива, рахуючи неповні пів години за повні. До такої роботи належать:

- переставляння вагонів з одного вантажного фронту на інший, переміщення вагонів на фронті;
- подавання вагонів на ваги і для дозування;
- забирання вагонів після зважування та дозування;
- у випадках, коли навантажують або вивантажують за наявності локомотива залізниці (подавання стисненого повітря від локомотива тощо);
- інша маневрова робота з вагонами на станціях, під'їзних коліях та інших місцях незагального користування.

Не стягують плату за маневрову роботу, яку виконують під час подавання і забирання вагонів на під'їзних, портових (пристанських) коліях:

- розставляння вагонів, що подають, на вантажні фронти і забирання їх після закінчення вантажних операцій;
- підбирання вагонів на станційних коліях перед подаванням на під'їзні, пристанські (портові) колії, а також після здавання з під'їзної колії.

За пробіг локомотива залізниці з іншої станції для виконання маневрової роботи на вимогу вантажовласника сплачують збір у розмірі 44,4 грн за кожний кілометр тарифної відстані між цими станціями у два кінці, але не менш ніж 118,5 грн.

Розрахунки за подавання і забирання вагонів за ставками зборів, наведеними в табл. 1 і 2 розд. III ТК № 1, можна здійснювати за добу, п'ятиденку, декаду або місяць.

За подавання або забирання навантажених і порожніх вагонів на місця загального користування збір не нараховують.

4.4.2. Збір за зберігання вантажів на місцях загального користування

Строк безоплатного зберігання обчислюють згідно з відповідними Правилами.

Після закінчення строку безоплатного зберігання нараховують збір за кожен добу в розмірі:

- 4,0 грн/т – для зберігання вантажів у вагонах, у тому числі контейнерах - за масу брутто, округлену до повних тонн;
- 2,5 грн/т – зберігання вантажів у критих складах;
- 1,6 грн/т – зберігання на відкритих складах вантажів, у тому числі контейнерах – за масу брутто, округлену до повних тонн, і в порожніх власних контейнерах – за масу тари, округлену до повних тонн.

За зберігання небезпечних вантажів нараховують збір за кожен добу в розмірі: 3,4 грн/т – для зберігання в критих складах; 2,1 грн/т – зберігання на відкритих складах (у тому числі в контейнерах).

Завантажені і порожні власні контейнери зберігають на місцях загального користування станцій Ліски за вільними тарифами.

Збір за зберігання власного (орендованого) рухомого складу на своїх осях (з одиниці), а також за зберігання тварин (з голови) – 5,9 грн/доба. У всіх випадках неповну добу зберігання вантажів округляють до повної.

Якщо виникають на станції ускладнення, пов'язані з несвоєчасним вивантаженням і вивезенням вантажів одержувачами (експедиторами), начальник залізниці має право збільшити ставку збору за зберігання

вантажів до двократного розміру. Підвищену ставку вводять після двох годин із моменту повідомлення одержувача про введення підвищеної ставки, але не раніше ніж через 24 години після закінчення строку безоплатного зберігання.

Якщо вантаж для відправлення завозять частинами і в день завезення першої частини не був завезений повністю, то збір за зберігання нараховують у розмірі 2,5 грн/доба з однієї тонни кожної ввезеної частини вантажу. Збір у таких випадках визначають як суму зборів за ввезені частини вантажу. Час зберігання кожної частини завезеного вантажу визначають від увезення цієї частини до моменту оформлення перевізних документів. У такому самому розмірі нараховують збір за зберігання вантажу на складі станції відправлення, поверненого на вимогу відправника.

Якщо одержувач не вивіз вантаж зі станції призначення у строк безоплатного зберігання, збір нараховують незалежно від того, чиїми засобами здійснюють охорону вантажу.

4.4.3. Збір за зважування вантажів або порожніх вагонів (контейнерів) та участь працівника залізниці (перевізника) у зважуванні й/або видачі вантажу

За зважування вантажів або порожніх вагонів (контейнерів) і зважування вантажів у пунктах перевалки на вагах залізниці (перевізника) збір нараховують за кожну операцію в таких розмірах:

- 75,2 грн за один вагон будь-якої вантажопідйомності – зважування на вагонних вагах;
- 9,3 грн за одну тонну – зважування на товарних вагах;
- 13,6 грн з автомобіля і 7,0 грн з автопричепа – зважування на автомобільних вагах.

За участь на вимогу вантажовласника працівника залізниці (перевізника) у зважуванні й/або видачі вантажу нараховують збір у розмірі 66,2 грн за перші пів години і 14,7 грн за кожні наступні пів години. Неповні пів години округляють до повних.

Крім збору за зважування на вагах залізниці (перевізника), нараховують збір за маневрову роботу, якщо вагони подають на ваги локомотивом залізниці (перевізника), згідно з п. 1.8 розд. III ТК № 1.

Збір за зважування не нараховують:

- з відправок вантажів, маса яких із відправленням була визначена залізницею, якщо після прибуття виявлена нестача маси, що перевищує норму природних втрат і граничного розходження у визначенні маси;
- якщо вантаж прибув у несправному вагоні або вагоні з несправними пломбами (ЗПП) відправника;
- якщо вантаж прибув у критому вагоні без пломб (ЗПП) за наявності відмітки про пломби (ЗПП) у перевізному документі або на вагонах відкритого типу з наявністю слідів утрати;
- якщо швидкопсувний вантаж прибув із порушенням граничного строку перевезення або установленого порядку обслуговування ізотермічного рухомого складу;
- за зважування домашніх речей;
- контрольні перевірки маси вантажу, визначеної відправником (стаття 24 Статуту залізниць України).

4.4.4. Збір за накочування й викочування вагонів на/з пором(а)

Якщо перевозять вантажі в міжнародному прямому залізнично-поромному сполученні, нараховують збір за накочування й викочування вагонів, у тому числі з контейнерами, локомотивом залізниці:

- за накочування: вагонна або контрейлерна відправка – 1033,7 грн за вагон; контейнерна відправка: у контейнері завдовжки 30, 40 та більше футів – 516,9 грн; завдовжки 10 і 20 футів – 258,5 грн;

- викочування: вагонна або контрейлерна відправка – 590,0 грн за вагон; контейнерна відправка: у контейнері завдовжки 30, 40 та більше футів – 590,0 грн; завдовжки 10 і 20 футів – 292,6 грн.

За накочування і викочування рейкового рухомого складу збір нараховують за одну одиницю за ставками, наведеними в цьому пункті для вагонної відправки.

За накочування вагонів збори сплачує відправник з відправленням вантажу, за викочування – одержувач під час видачі вантажу.

Підбирають для поромів, накочують і викочують порожні вагони перевізника, у тому числі з порожніми контейнерами перевізника, безоплатно.

За підбирання завантажених вагонів і власного (орендованого) рейкового рухомого складу згідно з карго-планом розміщення вагонів на поромі, крім збору за накочування, нараховують збір у розмірі 325,5 грн за вагон.

Використовують коефіцієнти корегування окремих зборів. Наприклад, на станціях, де встановлені доплати за роботу в зоні радіоактивного забруднення, застосовують коефіцієнти підвищення зборів за зважування вантажів – 1,2, подавання і забирання вагонів, маневрову роботу – 1,1.

4.4.5. Збори за перестановку вагонів і контейнерів і виконання інших додаткових операцій на прикордонних станціях

За перестановку завантажених вагонів із візків однієї ширини колії на візки іншої ширини колії або контейнерів із вагонів нараховують збір у розмірі: 511,1 грн – за вісь вагона; 496,5 грн – завантажений великотоннажний контейнер; 248,2 грн – порожній великотоннажний контейнер; 160,7 грн – завантажений або порожній середньотоннажний контейнер.

Зазначений збір нараховують також за перестановку рейкового рухомого складу, що перевозять як вантаж на своїх осях; порожніх власних та орендованих вагонів і контейнерів, які направляють на іноземні залізниці для перевезення імпортного вантажу чи повертають після вивантаження на іноземних залізницях. Суму збору зазначає перевізник у перевізних документах і сплачує за перевезення з-за кордону одержувач, а в разі перевезення з України за кордон порожніх вагонів для перевезення імпортних вантажів – відправник.

За користування візками в разі перестановки завантажених і порожніх власних та орендованих вагонів нараховують збір у розмірі 24,6 грн за один візок за добу. Збір оплачує власник або орендар вагона.

За переклад документів ЦІМ нараховують збір у розмірі 30,3 грн за документ, за переоформлення документів з ЦІМ на СМГС і навпаки – 43,9 грн за документ.

За інші додаткові операції, виконувані на прикордонних станціях, справляють такі збори:

1) перевезення експортних та імпортних вантажів із/в України(у) в/із інші(их) країни, крім країн Співдружності Незалежних Держав (СНД), Латвійської Республіки, Литовської Республіки та Естонської Республіки, через станції Львівської регіональної філії: за послуги, пов'язані з прибуттям і здаванням за кордон експортних вантажів: один вагон – 350,5 грн, один великотоннажний контейнер – 116,8 грн; послуги, пов'язані з прийманням і відправленням імпортних вантажів: один вагон – 331,6 грн, один великотоннажний контейнер – 110,5 грн;

2) покриття витрат, пов'язаних із митним доглядом експортних та імпортних вантажів, що перевозять через сухопутні прикордонні переходи і станцію Іллічівськ-Поромна: за вагонну, контрейлерну та контейнерну відправку великотоннажного контейнера – 34,9 грн, середньотоннажного контейнера – 7,0 грн. У разі оформлення на маршрут або групу вагонів одного перевізного документа збір нараховують один раз за всю відправку.

4.4.6. Збори за оформлення переадресування

За оформлення переадресування вантажів нараховують збір у розмірі: 154,3 грн за один вагон із вантажем; 149,0 грн – один порожній власний чи орендований вагон; 100,7 грн – кожний вагон з переадресуванням одночасно одним вантажовласником двох і більше вагонів із вантажем або порожніх власних чи орендованих вагонів, оформлених окремими відправками; 395,0 грн – маршрутна відправка завантажених або порожніх вагонів; 351,3 грн – групова відправка завантажених або порожніх вагонів; 116,0 грн – один контейнер; 42,9 грн – відправка з переадресуванням домашніх речей.

Для порожніх власних вагонів перевізника збір не нараховують.

Крім збору за оформлення переадресування, сплачують збори за виконані залізницею додаткові операції і послуги, пов'язані з переадресуванням, – маневрова робота, користування вагонами (контейнерами), вартість документів тощо.

За надання залізницею на вимогу вантажовласника інформації, пов'язаної зі зміною адресата (переадресування вантажів, крім домашніх речей), нараховують збір у розмірі 207,2 грн за повідомлення.

У разі перевезення вантажу з оголошеною вартістю нараховують збір у розмірі 2,9 грн за 100 грн оголошеної вартості (неповні 100 грн приймають за повні).

Запитання для самоконтролю

1. Для яких сполучень використовують Тарифне керівництво № 1?
2. Що використовують для визначення рівня тарифів?
3. Якими нормативними документами користуються для визначення тарифів на вантажні перевезення залізницею?

4. Чим користуються для визначення тарифних відстаней?
5. Чим користуються для визначення базових ставок тарифів і зборів?
6. Які розділи містить ЄТСНВ?
7. Які цифри в шестизначному коді вантажу позначають номер групи?
8. Яка цифра в шестизначному коді вантажу позначає номер позиції?
9. Які цифри в шестизначному коді вантажу позначають номер конкретного вантажу в тарифній позиції?
10. Яка цифра в шестизначному коді вантажу є контрольним числом?
11. Де вказано тарифний клас вантажу?
12. Яка структура Тарифного керівництва № 4?
13. Де наведено таблиці тарифних відстаней між транзитними пунктами?
14. Що містить Тарифне керівництво № 1?
15. Для відправок у яких вагонах передбачені вагові категорії?
16. Що називають таксуванням?
17. Хто вносить плату за користування вагонами і контейнерами?
18. Як поділяють додаткові збори?
19. Хто розробляє вільні (договірні) тарифи?
20. Під яке регулювання підпадають фіксовані тарифи?

РОЗДІЛ 5. ТАРИФНА ПОЛІТИКА НА МІЖНАРОДНІ ЗАЛІЗНИЧНІ ТРАНЗИТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

5.1. Основні положення УМВС щодо розрахунків для міжнародних перевезень

Вантажі можна перевозити залізницями двох і більше держав за одним перевізним документом – міжнародною накладною; у цьому випадку перевезення називають *прямим міжнародним сполученням*. Їх поділяють на прямі залізничні, у яких беруть участь тільки залізниці, і прямі змішані, у 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, якщо ширина колії однакова (держави СНД, Монголія, Фінляндія, окремі лінії в Польщі, Словаччині і КНДР). У цьому випадку вагони мають відповідати вимогам габариту іноземних залізниць.

Прямі залізничні сполучення є зручними для відправників і отримувачів, тому що перехід вантажів із одної держави в іншу, перевантаження, розрахунки, оформлення передавання вантажів на прикордонних станціях відбувається без їхньої участі.

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

У 1951 році Організацією співробітництва залізниць (ОСЗ) було укладено «Угоду про міжнародне залізничне вантажне сполучення» (УМВС), «Єдиний транзитний тариф» (ЄТТ) на міжнародні транзитні перевезення, який із 1977 року переформатований на міжнародний транзитний тариф (МТТ).

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

До УМВС є шість додатків:

- Правила перевезення вантажів;
- Правила перевезення небезпечних вантажів;
- Технічні умови розміщення і кріплення вантажів;
- Правила перевезення вагона, який не належить перевізнику, як транспортного засобу;
- Інформаційне керівництво;
- Керівництво з накладної ЦІМ/СМГС.

Перевезення між державами Європи здійснюють на основі Міжнародної конвенції про перевезення вантажу залізницями (ЦІМ), у якій беруть участь і ряд держав, які входять в ОСЗ. Вантажі в ці держави прямують до вхідних прикордонних станцій на умовах ЦІМ, а від прикордонних станцій цих держав у пункти призначення – на умовах УМВС. Тепер більш поширеним є використання змішаної накладної ЦІМ/СМГС для країн, одночасних учасників ОТІФ і ОСЗ.

Зупинимося трохи детальніше на положеннях УМВС, пов'язаних із тарифами.

Стаття «Тарифи. Обчислення перевізних плат і штрафів». За цією угодою перевізні плати, під якими розуміють плату за перевезення вантажу, проїзд провідника, додаткові збори та інші витрати, що

виникають за період від приймання вантажу до перевезення його до отримувача, вираховують у день укладення договору перевезення:

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

- сполученні через транзитні залізниці за перевезення залізницями держав відправлення і держав призначення – за внутрішніми тарифами, чинні на залізницях цих держав, а за перевезення транзитними залізницями – за використання транзитного тарифу залізниці для певного міжнародного перевезення.

Плату за перевезення вантажу обчислюють за коротшою відстанню, визначеною за тарифами, у напрямку через ті прикордонні станції, які вказані в накладній відправника.

Якщо вантаж перевозили через інші прикордонні станції більш коротким шляхом, ніж вказав відправник у накладній, то плату вираховують за найкоротшу відстань, визначену за тарифами, у напрямку через ці прикордонні станції.

Перевізні плати і штрафи за перевезення залізницями держави відправлення і держави призначення нараховують у місцевій валюті, а плати і штрафи за перевезення транзитними залізницями – у валюті транзитного тарифу, який використовує залізниця для певного міжнародного перевезення.

Залізниці мають бути відшкодовані її витрати за перевезення, не передбачені використовуваними тарифами, як, наприклад, витрати за виправлення навантаження; перевантаження, пов'язані з виправленням навантаження; виправлення тари і пакування, необхідних для збереження вантажу; закріплення вантажу брезентами і користування самими брезентами в тому випадку, коли таке укриття належить залізниці. Ці

витрати мають бути встановлені окремо для кожної відправки і підтверджені відповідними документами.

Вказані витрати вписують у накладну, їх відшкодовує відправник, якщо витрати виникли на залізниці відправника, або отримувач, якщо вони виникли на залізниці призначення. Якщо ці витрати виникли на транзитній залізниці, їх відшкодовує відправник чи отримувач залежно від того, хто з них оплачує провізні плати за перевезення такою транзитною залізницею. У випадку, коли перевізні плати за транзитні залізниці оплачує відправник чи отримувач через експортера, фрахтового агента тощо, які мають договір із транзитною залізницею на оплату перевізних плат, ці розходи відшкодовує платник (експедитор, фрахтовий агент) за внутрішніми правилами, що діють на транзитних залізницях.

Якщо на шляху прямування треба перевантажити вантаж із одного в один чи більше вагонів тієї самої ширини колії, то перевізну плату обчислюють як за одну відправку за той вагон, у якому був навантажений вантаж на станції відправлення і який вказаний спочатку в накладній. Якщо таке перевантаження на шляху прямування викликане причинами, які не залежать від відправника, то плату за перевантаження вантажу не відшкодовують.

За перевантаження вантажів у вагон іншої ширини колії чи перестановку візка вагона на прикордонних станціях додаткові збори (включаючи витрати, пов'язані з наданням залізницею матеріалів для кріплення перевантаженого вантажу: стійки, дріт, цвяхи, прокладки тощо) вираховують:

- якщо перевантаження вантажів чи перестановку вагонів на візки іншої ширини колії виконує залізниця призначення – відповідно до внутрішнього тарифу, який діє на цій залізниці;
- в інших випадках – відповідно до ухваленого для такого міжнародного перевезення транзитного тарифу.

У статті «Оплата перевізних плат» зазначено, що перевізні плати стягують:

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

- перевезення залізницями призначення – з отримувача на станції призначення відповідно до чинних на залізниці призначення внутрішніх правил;

- перевезення транзитними залізницями – із відправника на станції відправлення чи отримувача на станції призначення. Для перевезення через кілька транзитних залізниць допускають плату за перевезення однією чи декількома транзитними залізницями відправником, а рештою залізниць – отримувачем.

Зазначений порядок оплати перевізних плат можливий за наявності відповідних договорів між залізницями; перевезення транзитними залізницями – з відправника чи отримувача через платника (експедитора, фрахтового агента тощо), який має договір із кожною транзитною залізницею на оплату перевізних плат.

Якщо відправник бере на себе оплату перевізних плат за перевезення транзитними залізницями, то він повинен у накладній у графі «Відправником прийняті плати за такі транзитні залізниці» вказати скорочене найменування цих залізниць.

Якщо відправник не бере на себе оплату перевізних плат за жодну транзитну залізницю, то він повинен у накладній в аналогічній графі зробити відмітку «НІ». Перевізні плати, які не взяв на себе відправник за перевезення транзитними залізницями, вважають переданими на отримувача, їх він повинен відшкодувати станції призначення.

У тих випадках, коли відправник не проставив у накладній відмітку «НІ», перевізні плати за перевезення транзитними залізницями вважають

переведеними на отримувача, і він повинен їх відшкодувати станції призначення.

У випадках, коли для певного міжнародного перевезення використовують відповідний транзитний тариф, а перевізні плати за перевезення транзитними залізницями зобов'язаний оплатити відправник, переводити ці плати на отримувача не допускається. Якщо ж зобов'язаний оплатити отримувач, то оплати цих плат від відправника не допускають.

Оплачуючи перевізні плати транзитними залізницями через платника (експедитора, фрахтового агента тощо), відправник у накладній «Відправником прийняти плати за такі транзитні залізниці» повинен зробити відмітку, що має скорочене найменування транзитної залізниці, за яку здійснюють плату, найменування платника, через якого проводять оплату за перевезення певною транзитною залізницею, і присвоєний йому код платника. Вказані відомості вносять за накладною в перевезенні транзитною залізницею.

Перевозячи вантажі між двома сусідніми державами, збори за перевезення вантажів у вагонах іншої ширини колії чи перестановку вагонів на візки іншої ширини колії на прикордонній станції відшкодовує отримувач як у випадку виконання цих робіт приймальною залізницею, так і залізницею, що здає.

Перевозячи вантажі транзитними залізницями, збори за перевезення вантажу у вагонах іншої ширини колії чи перестановки вагонів на візки іншої ширини колії на прикордонних станціях залізниці відправника і транзитних залізницях, обчислювані за транзитним тарифом, відшкодовує відправник, отримувач чи платник (експедитор, фрахтовий агент тощо) залежно від того, хто з них проводить оплату перевізних плат транзитними залізницями.

Збори з перевантаження вантажів у вагони іншої ширини колії чи перестановку вагонів у візки іншої ширини колії на прикордонних станціях

залізниць призначення, обчислювані за внутрішніми тарифами, відшкодовує отримувач.

Якщо отримувач відмовився від приймання вантажу, то всі перевізні плати і тарифи, які стосуються перевезення цього вантажу, оплачує відправник.

У випадку неправильного використання тарифів чи помилок у розрахунку з обчислення перевізних плат, а також у випадку невідшкодування плат недобір належить оплаті, а перебір – поверненню. Розрахунки недоборів і переборів за перевізними платами проводять за ставками тарифів, які діяли на момент закінчення договору перевезення.

Залізниця, яка проводить розрахунок із відправником чи отримувачем, відшкодовує недобори чи повертає перебори у відповідності з внутрішніми правилами, чинні на цій залізниці. Недобори і перебори за однією накладною до п'яти швейцарських франків (CHF) не належать відшкодуванню чи поверненню.

Перевізні плати і штрафи відшкодовує залізниця у валюті держави, де проводять плату. Якщо перевізні плати не виражені у валюті держави, у якій вони мають бути відшкодовані, то їх перераховують у валюті цієї держави за курсом дня і місця оплати.

Вищевказані умови не використовують, якщо між станціями залізниць двох сусідніх держав встановлений прямий тариф, який передбачає інший порядок відшкодування перевізних плат.

Тарифи на перевезення транзитних вантажів у міжнародному сполученні залізницями України встановлювали щорічно за «Тарифною політикою залізниць держав-учасників Співдружності незалежних держав на перевезення вантажів в міжнародному сполученні на фрахтовий рік» (далі ТП). Проте, за Наказом Мінрозвитку України «Про деякі питання встановлення залізничних транзитних тарифів» від 13.01.2023 року № 27, на період дії правового режиму воєнного стану в Україні та протягом

90 днів після його скасування встановлено, що розрахунок провізних платежів під час перевезення транзитних вантажів територією України здійснюється за чинними правилами і тарифами Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та чинними коефіцієнтами до цього Збірника.

5.2. Загальні положення Тарифної політики для перевезення вантажів у міжнародному сполученні

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 року.

Положення Тарифної політики [12], ставки на перевезення і ставки додаткових зборів, встановлені Тарифною політикою у вільно конвертованій валюті, застосовують для перевезення вантажів лініями залізниць учасниць Тарифної Угоди в міжнародному сполученні, у тому числі за участю різних видів транспорту, незалежно від форм перевізних документів. У ТП зазначені нижче терміни використано в таких значеннях:

- **залізниця** – усі залізниці однієї держави, тарифи на послуги яких із перевезення вантажів підлягають регулюванню;

- **міжнародне сполучення:**

- а) перевезення вантажів із третіх країн в треті країни транзитом лініями залізниць учасниць Тарифної Угоди. До третіх країн належать держави, залізничні адміністрації (залізниці) яких не є учасницями Тарифної Угоди;

- б) перевезення вантажів із/у держав(и), залізничні адміністрації (залізниці) яких є учасницями Тарифної Угоди;

в) перевезення вантажів між станціями залізничних адміністрацій (залізниць) – учасниць Тарифної Угоди;

- **вагони інвентарного парку (що належать перевізнику)** – вантажні вагони, що належать залізничним адміністраціям (залізницям) – учасникам Угоди від 12.03.1993 року про спільне використання вантажних вагонів і контейнерів власності держав-учасниць Співдружності, Азербайджанської Республіки, Республіки Грузія, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки, а також вагони перевізника, використовувані відповідно до Договору про «Правила користування вантажними вагонами в міжнародному сполученні» (далі ПВВ);

- **приватні вагони (що не належать перевізнику)** – вантажні вагони, що належать за правом власності або іншій юридичній чи фізичній особі, вантажні вагони колії 1520 мм, що зареєстровані з характерною ознакою власності в Автоматизованому банку даних парку вантажних вагонів (АБД ПВ);

- **універсальний контейнер інвентарного парку** – контейнер, що належить залізничним адміністраціям (залізницям) – учасникам Угоди про спільне використання вантажних вагонів і контейнерів власності держав-учасниць Співдружності, Азербайджанської Республіки, Республіки Грузія, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки;

- **контейнер приватний** – контейнер, що не належить залізничним адміністраціям (залізницям) держав-учасниць СНД, Республіки Грузія, Латвійської Республіки, Литовської Республіки та Естонської Республіки, який має маркувальний код, що відповідає прийнятій системі нумерації або міжнародному стандарту.

У ТП терміни АТЗ, ІТО, перевізник, вантаж використовують у значеннях, визначених Угодою про міжнародне залізничне вантажне сполучення (далі УМВС).

Ставки ТП на відповідний фрахтовий рік діють із 1 січня до 31 грудня відповідного року включно і встановлені на базі Міжнародного залізничного транзитного тарифу (далі МТТ) і Єдиного транзитного тарифу (далі ЄТТ). Валютою тарифу є швейцарський франк. Ставки ТП на перевезення не включають додаткові збори та інші платежі, обчислювані відповідно до п. 6 ТП. Ставки ТП на перевезення і ставки додаткових зборів не включають 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 лініями своєї залізниці не більше двох разів на рік за умови сповіщення Управління справами ТП, всіх інших сторін Угоди і причетних до виконання ТП не менш ніж за місяць до набрання чинності відповідної зміни. Підвищенням вважають зміну рівня ставок ТП у бік збільшення відносно чинного на дату підвищення рівня тарифів незалежно від звіту про доставлений вантаж і напрямки перевезень, на які поширено підвищення;

- експортно-імпортних перевезень – за рішенням залізничної адміністрації (залізниці), виходячи з економічної доцільності за умови сповіщення Управління справами ТП, усіх сторін Угоди і причетних до виконання ТП не менш ніж за 15 днів до набрання чинності відповідної зміни.

Залізничні адміністрації (залізниці) – учасниці Тарифної Угоди мають право самостійно знижувати рівень ставок на перевезення і ставок додаткових зборів ТП за перевезення вантажів лініями своєї залізниці протягом фрахтового року. Право на внесення змін і доповнень у ТП дають зміни і доповнення, ухвалені в МТТ, ЄТТ, УМВС, Гармонізованій номенклатурі вантажів (далі ГНВ), рішення Ради із залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності, інші нормативно-правові акти, пов'язані з питаннями ТП.

Кожна залізнична адміністрація (залізниця) має право самостійно визначати частку плати за використання інфраструктури залізниць своєї держави в загальному тарифі.

Нарахування провізних платежів здійснюють у швейцарських франках, доларах США або євро, що встановлено ТП кожної залізничної адміністрації (залізниці) або нормативним документом залізничної адміністрації (залізниці).

Для перерахунку ставок ТП на перевезення і ставок додаткових зборів у долари США або євро, ставки, обчислені у валюті тарифу, ділять на коефіцієнт перерахунку, що встановлено виходячи з середнього співвідношення швейцарського франка до долара США або євро за даними Національного банку Швейцарії за останні три місяці, що передували його оголошенню. Коефіцієнт перерахунку швейцарських франків у долари США та євро оголошує централізовано Управління справами ТП на перше число кожного кварталу не пізніше, ніж за місяць до його введення.

Провізні платежі стягують у національній валюті, доларах США або іншій валюті, при цьому нараховані провізні платежі перераховують у валюту платежу відповідно до національного законодавства держави, де здійснюють оплату.

Платежі за перевезення вантажів лініями залізниць учасниць Тарифної Угоди визначають на підставі ТП окремо для кожної залізничної адміністрації (залізниці), що бере участь у перевезенні, за відстанню перевезення за кожною залізничною адміністрацією (залізницею).

Для обчислення провізних платежів за перевезення вантажів відстань визначають так:

- залізничні адміністрації (залізниці) відправлення і призначення – учасниці Тарифної Угоди – відповідно до Тарифного керівництва № 4, що офіційно задекларовано залізничними адміністраціями (залізницями);

- транзитні залізничні адміністрації (залізниці) – учасниці Тарифної Угоди – відповідно до таблиць транзитних відстаней, що офіційно оголошені залізничними адміністраціями (залізницями) у тарифах МТТ і ЄТТ. Залізничні адміністрації (залізниці), які не є учасниками тарифів МТТ і ЄТТ, оголошують таблиці транзитних відстаней на Тарифній Конференції.

Наскрізнi тарифні ставки на перевезення за участю декількох залізничних адміністрацій (залізниць) узгоджують відповідно до дод. 5 ТП. У дод. 3 ТП наведені узгоджені залізничними адміністраціями (залізницями) наскрізнi ставки на перевезення вантажів.

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 взятих зобов'язань.

Розрахунки за перевезення вантажів у міжнародному сполученні через платника (експедиторську організацію) здійснюють за наявності договору з відповідною залізничною адміністрацією (залізницею). Залізнична адміністрація (залізниця), яка уклала такий договір, оголошує іншим учасникам Тарифної Угоди повне офіційне найменування і юридичну адресу (місце знаходження) платника (експедиторської організації).

Для визначення плати за перевезення вантажів за основу приймають найменування вантажу; тарифну відстань; вид відправки; тип вагона або контейнера; масу відправки; категорію контейнерів; належність вагона чи контейнера; швидкість перевезення.

5.3. Обчислення плати за транзитні перевезення вантажів із третіх країн у треті країни

Плату за транзитні перевезення з третіх країн у треті країни, крім перевезень у/з Китай, В'єтнам, КНДР, Монголію, обчислюють за правилами МТТ з такими особливостями:

- для перевезення вантажу (крім небезпечного, зазначеного в п. 3.6.1 ТП, і негабаритного) в універсальному вагоні, контейнері або порожнього контейнера по залізничних адміністраціях (залізницях) – учасниках Тарифної Угоди – до тарифних ставок і плат МТТ застосовують коефіцієнти, зазначені в розд. 1 дод. 3 ТП. На додачу до зазначених коефіцієнтів до ставок, що діють на перевезення вантажу у вагоні інвентарного парку (що належить перевізнику) у разі завантаження вагона понад 25 т до ставок вагової категорії 25 т застосовують коефіцієнт 0,90;

- перевезення вантажу в спеціалізованому вагоні і вантажу в ІТО (крім контейнера), АТЗ, а також ІТО (крім контейнера) і АТЗ в порожньому стані до тарифних ставок МТТ не застосовують коефіцієнти, зазначені в розд. 1 дод. 3 ТП. У разі завантаженні вагона понад 25 т застосовують коефіцієнт 0,90;

- перевезення негабаритного вантажу у вагоні, у тому числі на транспортері, до тарифної ставки МТТ застосовують коефіцієнт 2,00 без застосування коефіцієнтів, зазначених у розд. 1 дод. 3 ТП;

- перевезення небезпечного вантажу, зазначеного в п. 3.6.1 ТП, у вагоні або контейнері до тарифних ставок і плат МТТ застосовують коефіцієнт 2,00 без застосування коефіцієнтів, зазначених у розд. 1 дод. 3 ТП.

Ставки на перевезення навантаженого і порожнього універсального великотоннажного контейнера лініями залізниць АРМ і ТРК обчислюють за тарифними ставками МТТ для контейнерів, що визначені в табл. 2 розд. II ч. V МТТ «Тарифні ставки за перевезення універсальних великотоннажних контейнерів по залізницях Азербайджанської

Республіки, Республіки Білорусь, Грузії, Республіки Казахстан, Киргизької Республіки, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Республіки Молдова, Російської Федерації, Республіки Таджикистан, Республіки Узбекистан, України».

У разі перевезення приватної (що не належить перевізнику) порожньої спеціалізованої платформи для перевезення великотоннажних контейнерів (повернення з-під вивантаження контейнерів) застосовують коефіцієнт 0,60.

За погодженням між учасниками перевезення, перевезення можна здійснювати із застосуванням скороченого строку доставлення вантажу. Узгодження скороченого строку доставлення вантажу засвідчують відправником шляхом проставлення в графі 15 «Найменування вантажу» накладної УМВС позначки про скорочення строку доставлення. При цьому плату за перевезення вантажу у вагоні, в ІТО і АТЗ обчислюють за правилами ТП:

- у складі вантажного поїзда – із застосуванням коефіцієнта 1,50;
- складі пасажирського поїзда – із застосуванням коефіцієнта 2,00;
- складі контейнерного поїзда – із застосуванням коефіцієнта 1,00.

Плату за транзитні перевезення в/з Китай, В'єтнам, КНДР, Монголію з/в інших третіх країн обчислюють за правилами ЄТТ з такими особливостями:

- перевезення вантажу (крім небезпечного, що зазначений у п. 3.6.1 ТП, і негабаритного) в універсальному вагоні, контейнері і порожнього контейнера по залізничних адміністраціях (залізницях) – учасниць Тарифної Угоди до плати ЄТТ застосовують коефіцієнти, зазначені в розд. 1 дод. 3 ТП;

- перевезення вантажу в спеціалізованому вагоні, вантажу в ІТО (крім контейнера), АТЗ, а також ІТО (крім контейнера) і АТЗ в порожньому стані до плати ЄТТ не застосовують коефіцієнти, зазначені в розд. 1 дод. 3 ТП;

- перевезення негабаритного вантажу у вагоні, у тому числі на транспортері, до плати ЄТТ застосовують коефіцієнт 2,00 без застосування коефіцієнтів, зазначених у розд. 1 дод. 3 ТП;

- перевезення небезпечного вантажу, що зазначений у п. 3.6.1 ТП, у вагоні і контейнері до плати ЄТТ застосовують коефіцієнт 2,00 без застосування коефіцієнтів, зазначених у розд. 1 дод. 3 ТП;

- перевезення приватної (що не належить перевізнику) порожньої спеціалізованої платформи для перевезення великотоннажних контейнерів (повернення з-під вивантаження контейнерів) застосовують коефіцієнт 0,60.

У разі перевезення по АТ «Укрзалізниця» плату за транзитні перевезення вантажів з третіх країн у треті країни обчислюють за правилами п. 3 ТП.

Наскрізні тарифні ставки і ставки на окремих напрямках перевезень наведені в розд. 1 дод. 3 ТП.

Плату за перевезення навантаженого універсального контейнера довжиною 20 футів із максимальною (трафаретною) масою брутто 30 і більше тонн і фактичною масою брутто більше 24 т обчислюють за ставкою для навантаженого універсального контейнера довжиною 20 футів, що розрахована відповідно до правил цього пункту ТП, з коефіцієнтом 1,20, передбаченим ЄТТ і МТТ.

5.4. Обчислення плати за перевезення вантажів з/у держав(и), залізниці яких є учасницями Тарифної Угоди, у/з треті(х) країни(н), а також між станціями залізниць – учасниць Тарифної Угоди

5.4.1. Перевезення вантажів у вагонах

Плату за перевезення вантажу у вагоні обчислюють за ставками МТТ із застосуванням коефіцієнтів, наведених у розд. 2 дод. 3 ТП, а за розрахункову масу відправки – за дод. 1 ТП.

Тип рухомого складу визначають відповідно до Довідника з восьмизначної системи нумерації вантажних вагонів колії 1520 мм.

Перевезення в універсальному вагоні (крім негабаритного і небезпечного вантажу). Ставки ТП на перевезення вантажу в універсальному вагоні розраховують за ставками МТТ із застосуванням коефіцієнтів:

- за відстань до 200 км включно – 1,00;
- відстань, що перевищує 200 км, – 0,68.

Порядок розрахунку і округлення базової ставки наведено в дод. 2 ТП. З завантаженням вагона понад 25 т до ставок 25-тонної категорії застосовують поправочні коефіцієнти, наведені в табл. 5.1.

Таблиця 5.1

Поправочні коефіцієнти залежно від вагової категорії

Вагова категорія							
25 т	30 т	35 т	40 т	45 т	50 т	55 т	60 т
1,00	0,93	0,83	0,75	0,68	0,63	0,59	0,55

Базові ставки на перевезення вантажу в універсальному вагоні інвентарного парку (що належить перевізнику) наведені в табл. 1 розд. 3 дод. 3 ТП.

Перевезення у спеціалізованому вагоні: цистерні і бункерному напіввагоні. Плату за перевезення наливного вантажу обчислюють за ставками МТТ для вагової категорії 25 т за розрахункову масу відправки, але не менш ніж за 25 т, із застосуванням коефіцієнтів, наведених у табл. 2 п. 3.1.2.3 ТП. Порядок розрахунку і округлення базової ставки наведено в дод. 2 ТП.

Базові ставки на перевезення наливного вантажу в цистерні або бункерному напіввагоні інвентарного парку (що належить перевізнику) наведені в табл. 2 розд. 3 дод. 3 ТП.

Спеціалізований вагон для перевезення автомобілів. Плату за перевезення вантажу в спеціалізованому вагоні, що призначений для перевезення автомобілів, обчислюють за ставками МТТ для вагової категорії 10 т за розрахункову масу відправки, але не менш ніж за 10 т.

Чотири-, шести- і восьмивісний транспортер у складі вантажного поїзда. Плату за перевезення габаритного вантажу на чотири-, шести- і восьмивісному транспортері в складі вантажного поїзда обчислюють за ставками МТТ за розрахункову масу відправки, але не менш ніж за 5 т на кожну вісь транспортера (тобто 20 т для чотиривісного, 30 т – шестивісного, 40 т – восьмивісного транспортерів).

Спеціалізована платформа інвентарного парку (що належить перевізнику) для перевезення великотоннажних контейнерів довжиною по осях зчеплення автозчепів понад 19 м. Плату за перевезення габаритного вантажу на спеціалізованій платформі інвентарного парку (що належить перевізнику) для перевезення великотоннажних контейнерів довжиною по осях зчеплення автозчепів понад 19 м обчислюють за правилами ТП для перевезення вантажу в універсальному вагоні із застосуванням коефіцієнта 1,20.

Інші види спеціалізованих вагонів. Плату за перевезення вантажу в спеціалізованому вагоні, який не передбачений попередніми пунктами ТП, обчислюють за правилами ТП, що є чинним для перевезення вантажу в універсальному вагоні відповідно до п. 3.1.1 ТП, із застосуванням коефіцієнтів розд. 2 дод. 3 ТП.

5.4.2. Перевезення приватних (що не належать перевізнику) вантажних вагонів у завантаженому та порожньому стані

Правила цього пункту поширені, зокрема, на перевезення вантажу у вагоні інвентарного парку (що належить перевізнику), який переданий в оренду, або вагоні, що належить перевізнику і зареєстрований в АБД ПВ з характерною ознакою власності.

Ставки на перевезення вантажу в приватному (що не належить перевізнику) вагоні розраховують шляхом множення ставок, обчислених відповідно до п. 3.1 або 3.5 ТП, на коефіцієнт 0,85.

Плату за перевезення з перевізними документами приватного (що не належить перевізнику) вагона, крім транспортера, у порожньому стані з-під вивантаження і під навантаження вантажу і контейнера, у тому числі вагонів, що пересилають для очищення, промивання чи дезінфекції або після очищення, промивання або дезінфекції (коди ГНВ 99210000, 99213000, 99220000, 99223000) обчислюють за ставкою 0,10 CHF/ вісь·км. Плату за перевезення порожнього транспортера обчислюють за правилами п. 3.7.7–3.7.9 ТП.

Плату за перевезення з припортових станцій і станцій примикання залізниць різної ширини колії приватного (що не належить перевізнику) порожнього вагона з-під вивантаження транзитного вантажу на станції залізниць відправлення вагона з вантажем визначають за правилами ТП.

Плату за перевезення вагона, крім передбаченого в п. 3.2.2 ТП, у порожньому стані за повними перевізними документами, у тому числі приватного (що не належить перевізнику) вагона, який прямує в/з ремонт(а), металобрухт, зі зміною власника тощо, обчислюють за правилами п. 3.7 ТП.

Ставки за перевезення контейнера, незалежно від належності, в приватному (що не належить перевізнику) вагоні розраховують шляхом множення ставок, обчислених відповідно до п. 3.4 ТП, на коефіцієнт 0,80.

Плату за перевезення приватної (що не належить перевізнику) спеціалізованої платформи з порожніми контейнерами інвентарного парку обчислюють за ставкою 0,1 швейц. франк/вісь·км.

Ставки за перевезення в приватній (що не належить перевізнику) цистерні вантажів позицій ГНВ 27071 – 27073, 290211, 29022, 29023, 290241 – 290244, 29026, 29027, 29029 розраховують множенням ставок,

обчислених відповідно до п. 3.1.2.3 ТП, на коефіцієнт 0,70 замість коефіцієнта 0,80.

Ставки на перевезення на приватній (що не належить перевізнику) спеціалізованій платформі АТЗ і ІТО (крім контейнерів) у навантаженому або порожньому стані розраховують відповідно до п. 3.3.1 і 3.3.2 ТП із застосуванням коефіцієнта 0,80.

У разі виявлення на шляху прямування технічної несправності приватного (що не належить перевізнику) навантаженого і порожнього вагона, що перешкоджає продовженню перевезення, і здійснення поточного ремонту такого вагона не на станції відчеплення (без перевантаження), плату за перевезення по транзитній залізничній адміністрації (залізниці), на якій був виявлений несправний вагон, обчислюють за відстань перевезення, яку визначають як суму відстаней від вхідної прикордонної станції до станції відчеплення, від станції відчеплення до станції ремонту і від станції ремонту до вихідної прикордонної станції. Положення цього пункту застосовують, якщо пошкодження приватного (що не належить перевізнику) вагона сталося не з вини залізничної адміністрації (залізниці).

5.4.3. Перевезення завантаженого або порожнього ІТО (крім контейнера) і АТЗ

Плату за перевезення на спеціалізованій платформі завантаженого ІТО (крім контейнера), АТЗ обчислюють за кожен вагон окремо за тарифною ставкою МТТ для вагової категорії 10 т за розрахункову масу відправки 10 т незалежно від фактичної маси і ступеня негабаритності.

Плату за перевезення на спеціалізованій платформі порожнього напівпричепа і АТЗ до або після їх використання для перевезення вантажу залізницею обчислюють за кожен вагон окремо за тарифною ставкою МТТ для вагової категорії 10 т за розрахункову масу відправки 7 т незалежно від фактичної маси і ступеня негабаритності.

Плату за перевезення на спеціалізованій платформі змінного автомобільного кузова в порожньому стані до або після їх використання для перевезення вантажу залізницею обчислюють за тарифною ставкою МТТ для вагової категорії 10 т за розрахункову масу відправки 5 т незалежно від фактичної маси і ступеня негабаритності.

5.4.4. Перевезення навантажених і порожніх контейнерів

Універсальний контейнер інвентарного парку. Ставки на перевезення вантажу у великотоннажному контейнері розраховують за ставками МТТ для універсального навантаженого великотоннажного контейнера відповідної категорії зі застосуванням коефіцієнтів:

- за відстань до 150 км включно – 1,00;
- відстань, що перевищує 150 км, – 0,35,

і коефіцієнтів, наведених у розд. 2 дод. 3 ТП.

Порядок розрахунку і округлення базової ставки наведено в дод. 2 ТП. Базові ставки на перевезення навантаженого універсального великотоннажного контейнера відповідної категорії наведені в табл. 3 і 4 розд. 3 дод. 3 ТП.

Плату за перевезення навантаженого контейнера довжиною 20 футів із максимальною (трафаретною) масою брутто 30 і більше тонн і з фактичною масою брутто більше 24 т обчислюють відповідно до п. 3.4.1.1 ТП для контейнера довжиною 20 футів із коефіцієнтом 1,20.

Ставки на перевезення вантажу в універсальному середньотоннажному контейнері розраховують за ставками МТТ для середньотоннажних контейнерів відповідної категорії із застосуванням коефіцієнтів п. 3.4.1.1 ТП. Порядок розрахунку і округлення базової ставки наведено в дод. 2 ТП.

Базові ставки на перевезення навантаженого середньотоннажного контейнера відповідної категорії наведені в табл. 5 розд. 3 дод. 3 ТП.

Для перевезення в універсальному контейнері вантажів різних найменувань, у тому числі таких, що потребують збільшення тарифів (небезпечні вантажі, кольорові метали і вироби з кольорових металів виробничого призначення), плату за перевезення обчислюють за ставкою для універсального контейнера з відповідним збільшенням частки тарифу, що припадає на вантаж, що потребує збільшення тарифу. Частку тарифу, що потребує збільшення, визначають пропорційно масі такого вантажу в загальній масі вантажу в контейнері.

Приватний універсальний контейнер. Ставки на перевезення вантажу в приватному контейнері розраховують множенням ставок, обчислених відповідно до п. 3.4.1 ТП, на коефіцієнт 0,85.

Ставки на перевезення порожнього приватного універсального контейнера розраховують за ставками МТТ для порожнього контейнера відповідної категорії із застосуванням коефіцієнтів п. 3.4.1.1 ТП.

Порядок розрахунку і округлення базової ставки наведено в дод. 2 ТП. Базові ставки на перевезення порожнього приватного універсального контейнера наведені в табл. 3-5 розд. 3 дод. 3 ТП.

Спеціалізований контейнер. Ставки на перевезення вантажу в контейнері-цистерні (танк-контейнері), а також порожнього приватного контейнера-цистерни обчислюють множенням ставок для універсального контейнера відповідної категорії, розрахованих відповідно до п. 3.4.1 і 3.4.2 (крім п. 3.4.1.2), на коефіцієнт 1,40.

Ставки на перевезення вантажу позиції ГНВ 2009 2204, 2205, 2206 у контейнері-цистерні (танк-контейнері) визначають множенням ставок для універсального навантаженого контейнера відповідної категорії, розрахованих відповідно до п. 3.4.1 і 3.4.2 (крім п. 3.4.1.2) ТП, на коефіцієнт 1,30.

Ставки на перевезення вантажу в рефрижераторному контейнері, а також порожнього приватного рефрижераторного контейнера, обчислюють

множенням ставок для універсального контейнера відповідної категорії, розрахованих відповідно до п. 3.4.1 і 3.4.2 (крім п. 3.4.1.2) ТП, на коефіцієнт 1,35.

Плату за перевезення вантажу в рефрижераторному контейнері на зчехах із приватних (які не належать перевізнику) платформ з окремим приватним (що не належить перевізнику) вагоном дизель-генератором обчислюють за ставками для універсального контейнера відповідної категорії, розрахованими відповідно до п. 3.4.1 і 3.4.2 (крім п. 3.4.1.2) ТП без застосування коефіцієнтів, передбачених у п. 3.2.4 ТП.

Плату за перевезення приватного (що не належить перевізнику) вагона дизель-генератора в завантаженому та порожньому рейсі обчислюють за ставкою 0,12 швейц. франк/вісь·км.

Плату за проїзд кожного провідника в приватному (що не належить перевізнику) дизель-генераторному вагоні, який супроводжує зчеп, що складається з приватних (які не належать перевізнику) платформ із рефрижераторними контейнерами, про що є відмітка в накладній, обчислюють за ставкою 12,00 швейц. франк за кожні початі 100 км. Якщо обов'язки провідників виконує бригада обслуговування, то плату за їх проїзд не стягують.

Ставки на перевезення спеціалізованого контейнера іншого типу (не передбачені п. 3.4.3.1, 3.4.3.2 ТП), параметри якого збігаються з параметрами універсального контейнера, розраховують за правилами ТП, що є чинними для універсального контейнера.

5.5. Перевезення негабаритних, довгомірних вантажів і вантажів, що перевозять на транспортерах і зчепі вагонів

Перевезення негабаритних вантажів і всіх вантажів на транспортерах узгоджують відповідно до Інструкції з перевезення негабаритних і

великовагових вантажів на залізницях держав – учасниць СНД, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки, затвердженої на 30 засіданні Ради із залізничного транспорту держав – учасниць Співдружності 19 жовтня 2001 року, зі змінами та доповненнями.

Плату за перевезення негабаритного вантажу обчислюють так.

Плату за перевезення негабаритного вантажу малих ступенів негабаритності (першої-другої нижньої, першої-третьої бокової і першої-другої верхньої) на чотиривісній платформі і в напіввагоні у складі вантажного поїзда – за правилами ТП, чинними для перевезення вантажу в універсальному вагоні (із завантаженням вагона до 25 т включно обчислюють за базовою ставкою табл. 1 розд. 3 дод. 3 ТП для вагової категорії 25 т. За розрахункову масу відправки приймають 25 т; із завантаженням понад 25 т – за правилами ТП).

Перевозячи зазначений вантаж на спеціалізованій платформі інвентарного парку (що належить перевізнику), для перевезення великотоннажних контейнерів довжиною по осях зчеплення автозчепів понад 19 м до зазначеної вище ставки застосовують коефіцієнт 1,20, передбачений п. 3.1.2.7 ТП.

Плату за перевезення на чотиривісній платформі і в напіввагоні в складі вантажного поїзда негабаритного вантажу, що має ступені негабаритності більше за ступені, зазначені в п. 3.5.1.1 ТП (крім вантажів із бічною і нижньою негабаритністю шостого ступеня і понаднегабаритних, а також вантажу з верхньою негабаритністю третього ступеня), обчислюють за ставкою МТТ, чинною для перевезення вантажу у вагоні, із коефіцієнтом 2,00 за розрахункову масу відправки, визначену відповідно до правил МТТ, але не менш ніж за 10 т.

Плату за перевезення негабаритного вантажу з верхньою негабаритністю третього ступеня обчислюють за ставками МТТ, чинними для перевезення вантажу у вагоні, за розрахункову масу відправки,

визначену відповідно до правил МТТ, але не менш ніж за 10 т, з коефіцієнтом 1,50.

Перевозячи на спеціалізованій платформі інвентарного парку (що належить перевізнику), для перевезення великотоннажних контейнерів довжиною по осях зчеплення автозчепів понад 19 м вантажу, що має ступінь негабаритності більше за ступені, зазначені в п. 3.5.1.1, коефіцієнт 1,20, передбачений п. 3.1.2.7, не застосовують.

Плату за перевезення негабаритного вантажу на чотири-, шести- і восьмивісному транспортері в складі вантажного поїзда обчислюють за ставкою МТТ, чинною для перевезення вантажу у вагоні, за розрахункову масу відправки, але не менш ніж за 5 т на кожну вісь транспортера (тобто 20 т – для чотиривісного, 30 т – шестивісного і 40 т – восьмивісного транспортерів).

До розрахованої в такий спосіб ставки для вантажу зі ступенем негабаритності нижньої і бічної п'ятої застосовують підвищувальний коефіцієнт 3,00, з нижньої третьої-четвертої та бічної четвертої – коефіцієнт 2,00, для вантажів із верхньою негабаритністю третього ступеня – коефіцієнт 1,50.

Плату за перевезення вантажу, що має одночасно кілька різних видів і/або ступенів негабаритності, обчислюють застосуванням до ставок МТТ найбільшого коефіцієнта за негабаритність.

Обчислюючи плату за перевезення негабаритного вантажу, застосовують найбільший із коефіцієнтів: або за негабаритність, або індекс (розд. 2 дод. 3 ТП), і коефіцієнт за родом вантажу (ураховують коефіцієнт, встановлений п. 1.4 розд. 2 дод. 3 ТП).

Ставку на перевезення вантажу бокової та нижньої негабаритності шостого ступеня і понаднегабаритних на чотиривісній платформі і в напіввагоні, на чотири-, шести- і восьмивісному транспортері в складі вантажного поїзда і з окремим локомотивом, за перевезення всіх вантажів

на транспортерах, що мають 12 і більше осей, а також на транспортерах зчпного типу з проміжними платформами узгоджують в кожному конкретному випадку із залізничними адміністраціями (залізницями).

Якщо перевезення здійснено без попереднього узгодження тарифу, то плату за перевезення стягують у розмірі, що нараховано залізничною адміністрацією (залізницею).

Для АТ «Укрзалізниця» плату за перевезення вантажу в складі вантажного поїзда і з окремим локомотивом обчислюють за внутрішніми правилами і ставками.

Плату за перевезення довгомірного вантажу і вантажу на зчепі вагонів визначають так.

Плату за перевезення за однією накладною довгомірного вантажу на зчепі вагонів визначають підсумовуванням плат, що обчислені для кожного з вагонів, які входять до зчепу, за правилами ТП, чинними для перевезення вантажу в універсальному вагоні. При цьому загальну масу відправки ділять порівну на кількість вагонів у зчепі; плату за кожен вагон стягують за розрахункову масу відправки, що припадає на один вагон.

Перевозячи на зчепі вагонів декількох відправок довгомірні вантажі на одну станцію призначення, плату за перевезення обчислюють за правилами ТП, чинними для перевезення вантажу в універсальному вагоні, для кожної відправки окремо за розрахункову масу відправки.

Плату за перевезення за однією накладною вантажу на зчепі вагонів визначають підсумовуванням плат, обчисленими для кожного з вагонів, який входить у зчеп, за правилами ТП. Якщо в перевізному документі не вказана маса вантажу в кожному вагоні зчепу, то загальну масу відправки ділять порівну на кількість вагонів у зчепі; плату за кожен вагон стягують за розрахункову масу відправки, що припадає на один вагон.

Плату за перевезення негабаритного довгомірного вантажу на зчепі вагонів за однією накладною визначають підсумовуванням плат, обчислених для кожного з вагонів, які входять у зчеп, за правилами,

чинними для перевезення негабаритного вантажу відповідно до п. 3.5.1 ТП. При цьому загальну масу відправки ділять порівну на кількість вагонів у зчепі; плату за кожен вагон стягують за розрахункову масу відправки, що припадає на один вагон.

За перевезення порожнього вагона, використовуваного як прикриття, або порожнього вагона з контрольною рамою плату обчислюють:

- для вагона, інвентарного парку (що належить перевізнику) – за ставкою 0,35 швейц. франк/вісь·км;
- приватного (що не належить перевізнику) вагона – за ставкою 0,30 швейц. франк/вісь·км.

Якщо навантажений вагон використовують для установалення контрольної рами, то плату за перевезення обчислюють за правилами, чинними для вантажу, що перевозять, за загальну масу відправки, по АТ «Укрзалізниця» – із застосуванням коефіцієнта 2,00.

5.6. Перевезення небезпечного вантажу

Правила поширені на перевезення небезпечних вантажів:

- між станціями залізниць країн СНД:

а) що належать до класів 1 «Вибухові речовини і вироби», 5.2 «Органічні пероксиди» (номери ООН 3101 – 3110), 6.2 «Інфекційні речовини», 7 «Радіоактивні речовини» відповідно до Правил перевезень небезпечних вантажів;

б) перевезення яких відповідно до Правил перевезень небезпечних вантажів по залізницях, що затверджені 15 засіданням Ради залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності 5 квітня 1996 року, і Правилами перевезень рідких вантажів наливом у вагонах-цистернах і вагонах бункерного типу для перевезення нафтобітуму, що затверджені

50 засіданням ради із залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності 22 травня 2009 року, передбачено в супроводі провідників;

- з/у країн СНД, Латвійської Республіки та Естонської Республіки в/з треті країни, з/в Латвійської Республіки та Естонської Республіки в/з країни СНД, по Грузії у всіх видах сполучень:

- для вантажів, що належать до класів 1, 5.2, 6.2 і 7, і вантажів, зазначених у дод. 4 ТП.

Плату за перевезення вказаного вантажу обчислюють так:

- вагон інвентарного парку (що належить перевізнику) (крім цистерни і бункерного напіввагона) – за ставками МТТ з коефіцієнтом 2,00 за розрахункову масу відправки, визначену відповідно до МТТ, у приватному (що не належить перевізнику) вагоні - додатково застосовують коефіцієнт 0,85, передбачений МТТ;

- цистерна і бункерний напіввагон інвентарного парку (що належать перевізнику) – за ставками ТП із застосуванням коефіцієнта 2,00 за розрахункову масу відправки (по АТ «Укрзалізниця» – крім метанолу), у приватному (що не належить перевізнику) вагоні – додатково застосовують коефіцієнт 0,80;

- контейнер (крім контейнера-цистерни (танк-контейнера)) у вагоні інвентарного парку (що належить перевізнику) – за ставками, розрахованими відповідно до п. 3.4.1 ТП, з коефіцієнтом 2,00, у приватному (що не належить перевізнику) вагоні – додатково застосовують коефіцієнт 0,85, передбачений МТТ;

- контейнер-цистерна (танк-контейнер) – за ставками, розрахованими відповідно до п. 3.2.4 і 3.4.3.1 ТП, з коефіцієнтом 2,00.

Плату за перевезення небезпечних вантажів, не перерахованих у п. 3.6.1 ТП, обчислюють за правилами ТП. Плату за перевезення порожнього вагона, використовуваного як прикриття, обчислюють так:

- вагон інвентарного парку (що належить перевізнику) – за ставкою 0,35 швейц. франк/вісь·км;

- вагон приватного (що не належить перевізнику) – за ставкою 0,30 швейц. франк/вісь·км.

5.7. Перевезення вантажу на своїх осях

Ці положення стосуються рухомого складу, що перевозять як вантаж на своїх осях за повними перевізними документами. Плату за перевезення в складі вантажного поїзда рухомого складу (вагони, локомотиви, крани на залізничному ходу, колійні та будівельні машини на залізничному ходу тощо – позиції ГНВ 8601 – 8606, 99211000, 99212000, 99214000, 99221000, 99222000, 99224000) обчислюють за правилами ТП, чинними для перевезення вантажу в універсальному вагоні інвентарного парку (що належить перевізнику) відповідно до п. 3.1.1 ТП, із застосуванням коефіцієнта 0,50.

Кожну одиницю рухомого складу вважають окремою відправкою, а власну масу цієї одиниці – масою відправки.

Дія пункту не поширена на перевезення порожнього вагона інвентарного парку (що належить перевізнику), а також приватного (що не належить перевізнику) порожнього вагона, згаданого в п. 3.2.2 ТП.

Із проходженням у/з ремонт порожнього вантажного вагона інвентарного парку (що належить перевізнику) не на залізничну адміністрацію-власницю плату за перевезення порожнього вагона обчислюють за ставкою 0,10 швейц. франк/вісь·км.

Для перевезення рухомого складу в складі пасажирського поїзда плату обчислюють відповідно до п. 3.7.1 і 3.7.2 ТП із застосуванням коефіцієнта 2,00.

Із перевезенням у/з ремонт пасажирського вагона в складі вантажного поїзда плату обчислюють за ставкою 0,15 швейц. франк/вісь·км. За проїзд провідника розрахунок плати – відповідно до п. 3.9 ТП.

Із перевезенням у/з ремонт пасажирського вагона з провідником у складі пасажирського поїзда провізні платежі обчислюють за Міждержавним пасажирським тарифом.

Візки та колісні пари, запасні частини, деталі та предмети обладнання, що належать рухомого складу або необхідні під час перевезення і перевозять на рухомому складі, з обчисленням плати за перевезення вважають складовою рухомого складу, а їхню масу додають до маси рухомого складу.

Перевозячи групу рухомого складу з розміщенням в одному або декількох вагонах запасних частин, що належать цій групі, плату за перевезення обчислюють відповідно до зазначеного вище порядку.

Плату за перевезення рухомого складу, завантаженого іншими, ніж вказано в п. 3.7.5 ТП, вантажами, обчислюють окремо за рухомий склад відповідно до п. 3.7.1 ТП і окремо за завантажений на ньому вантаж – за правилами ТП.

Справний порожній транспортер інвентарного парку (що належить перевізнику) досилають на залізничну адміністрацію (залізницю) іншої держави відповідно до отриманої від неї заявки для перевезення негабаритного, великовагового і довгомірного вантажу, а також повернення цього транспортера в порожньому стані після вивантаження на залізничну адміністрацію (залізницю) – власницю за накладною УМАС і з оплатою провізних платежів за перевезення всіма лініями залізниць учасниць Тарифної Угоди, що беруть участь у перевезенні.

Якщо вантаж на транспортері інвентарного парку (що належить перевізнику) перевозять із залізничної адміністрації (залізниці) – власниці транспортера на залізницю іншої держави або навантаження вантажу на транспортер, що досилають, інвентарного парку, що належить перевізнику,

проведено на залізничну адміністрацію (залізницю) – власницю транспортера, то транспортер повертають після вивантаження або досилання транспортера під навантаження за пересильною накладною без стягнення провізних платежів.

Плату за перевезення порожнього транспортера незалежно від належності, що прямує в складі вантажного поїзда, обчислюють за відстань, визначену в порядку, встановленому для перевезення негабаритного вантажу, за ставкою залежно від кількості осей транспортера:

- чотиривісний транспортер – 0,12 швейц. франк/вісь·км;
- шести- і восьмивісний транспортери – 0,23 швейц. франк/вісь·км;
- 12-20-вісний транспортер – 0,35 швейц. франк/вісь·км;
- більш ніж 20-вісний транспортер – 0,40 швейц. франк/вісь·км.

Плату за перевезення з окремим локомотивом порожнього транспортера зчленованого типу (ТСЧ-500К, ТСЧ-400, ТСЧ-300М) встановлює залізнична адміністрація (залізниця) у кожному конкретному випадку в рамках узгодження такого перевезення.

Плату за технічне обслуговування транспортера бригадою супроводу і витрати на утримання спеціального вагона стягують за окремим договором, укладеним між підприємством-замовником транспортера і депо або залізницею приписки транспортера.

Із відправленням під навантаження, прямують із вантажем і поверненням з-під вивантаження до місця приписки транспортерів зчленованого типу вантажопідйомністю 240, 300, 400 і 500 т разом зі спеціальним вагоном супроводу накладні оформляють окремо на транспортер і на спеціальний вагон супроводу. Плату за перевезення спеціального вагона супроводу, що прямує з транспортером інвентарного парку (що належить перевізнику), і проїзд бригади обслуговування окремо не стягують.

Плату за повернення перевізних пристосувань належності залізничних адміністрацій (залізниць) на транспортері незалежно від приналежності не стягують.

Плату за повернення перевізних пристосувань, які не належать залізничним адміністраціям (залізницям), на транспортері, незалежно від належності, обчислюють за правилами ТП, чинними для перевезення вантажу в універсальному вагоні, за розрахункову масу відправки, але не менш ніж за 10 т.

5.8. Перевезення у вагонах вантажів різних найменувань

Вантажами різних найменувань вважають вантажі, що належать до різних позицій ГНВ.

Якщо в складі відправки, що складається з вантажів різних найменувань, перевозять негабаритний вантаж, то плату за перевезення відправки визначають як за негабаритний вантаж за сумарну масу відправлення відповідно до п. 3.5 ТП.

Якщо в складі відправки, що складається з вантажів різних найменувань, перевозять два або кілька негабаритних вантажів, кожен із яких має різні види і ступені негабаритності, то відповідно до п. 3.5.1.4 ТП плату за перевезення відправки обчислюють за найвищим ступенем негабаритності за сумарну масу відправки.

Якщо в складі відправки, що складається з вантажів різних найменувань, перевозять два і більше негабаритних вантажів різних найменувань, що мають однаковий малий ступінь негабаритності, плату за перевезення відправки обчислюють відповідно до п. 3.5.1.1 ТП за сумарну масу відправки за найвищим тарифом вантажу, що перевозять у складі відправки.

Плату за перевезення відправки, що складається з вантажів різних найменувань, визначають підсумовуванням плат, обчислених за правилами ТП для кожного вантажу, що входить у дану відправку. При цьому плату

за кожним найменуванням визначають множенням ставки ТП вагової категорії, що відповідає сумарній масі відправки, із застосуванням коефіцієнтів, передбачених ТП для такого вантажу, на масу такого вантажу, округлену до повних тонн. При цьому 500 кг і більше округляють до повної тонни, а менше 500 кг – не враховують.

Якщо маса вантажу для кожного найменування не зазначена окремо, то плату за перевезення розраховують за ставками вантажу, що перевозять за найвищим тарифом.

Якщо сумарна маса відправки, що складається з вантажів різних найменувань, менше 10 т, то плату за кожним найменуванням вантажу розраховують множенням ставки для вагової категорії 10 т із застосуванням коефіцієнтів, передбачених ТП для такого вантажу, на розрахункову масу цього вантажу. При цьому розрахункову масу вантажу кожного найменування у відправці визначають множенням 10 т на частку від ділення маси вантажу на масу відправки, що складається з вантажів різних найменувань.

Якщо маса вантажу, що входить у відправку, що складається з вантажів різних найменувань, менше 500 кг, то плату для такого вантажу розраховують за повну тонну.

Винятком є розрахунок плати за перевезення відправки, що складається з вантажів різних найменувань, в ізотермічному вагоні, виходячи з мінімальної вагової норми завантаження вагона 25 т.

Якщо сумарна маса відправки, що складається з вантажів різних найменувань, менше 25 т, то плату за кожним найменуванням вантажу розраховують множенням ставки для вагової категорії 25 т із застосуванням коефіцієнтів, передбачених ТП для такого вантажу, на розрахункову масу цього вантажу. При цьому розрахункову масу вантажу кожного найменування у відправці визначають множенням 25 т на частку від ділення маси вантажу на масу відправки.

Плату за перевезення відправки, що складається з вантажів різних найменувань, в ізотермічному вагоні, поданому замість критого вагона під перевезення швидкопсувних вантажу, обчислюють за правилами ТП для перевезення вантажу в універсальному вагоні окремо для вантажу кожного найменування за ставкою вагової категорії, що відповідає сумарній масі відправки, за наявності відповідних відміток у перевізних документах, зазначених у п. 3.1.2.1 і 3.1.2.2 ТП.

Плату за перевезення на зчепі вагонів за однією накладною вантажів різних найменувань визначають відповідно до п. 3.5.2.1 ТП за найвищим тарифом вантажу, який перевозять у відправці, що складається з вантажів різних найменувань.

Плату за перевезення відправки, що складається з вантажів різних найменувань, із застосуванням перевізних пристосувань обчислюють за загальну масу відправки, включаючи масу перевізних пристосувань. При цьому, якщо не вказано для перевезення якого саме вантажу використано перевізні пристосування, їхню масу підсумовують із масою вантажу, що перевозять за найвищим тарифом у складі відправки.

5.9. Проїзд провідників і перевезення вантажів з окремим локомотивом

Плата за проїзд кожного провідника, який супроводжує вантаж, обчислюють за ставкою 12,00 швейц. франк за кожні початі 100 км.

Якщо провідники їдуть в окремому вагоні без вантажу (код ГНВ 99200000), додатково за проїзд стягують плату за перевезення вагона, обчислену за ставкою:

- 0,23 швейц. франк/вісь·км для вантажного вагона інвентарного парку (що належить перевізнику);

- 0,20 швейц. франк/вісь·км для приватного (що не належить перевізнику) вагона;
- 0,35 швейц. франк/вісь·км для пасажирського вагона інвентарного парку (що належить перевізнику);
- 0,30 швейц. франк/вісь·км для приватного (що не належить перевізнику) пасажирського вагона незалежно від його типу (класу).

Плату за проїзд провідників, що їдуть разом із домашніми речами в критому вагоні, перевозячи домашні речі лініями залізниць учасниць Тарифної Угоди в сполученні між державами-учасницями СНД, а також між державами-учасницями СНД, Грузією, Латвійською Республікою, Литовською Республікою, Естонською Республікою, обчислюють відповідно до Порядку стягнення провізних платежів за перевезення домашніх речей і проїзд провідників, якщо вони їдуть з ними, і оформлення накладної УМВС в міжнародному сполученні, що затверджено на 62 засіданні Ради з залізничного транспорту (з урахуванням наступних змін і доповнень).

Плату за перевезення вантажу з окремим локомотивом за заявкою відправника узгоджують у кожному конкретному випадку із залізничними адміністраціями (залізницями) – учасницями Тарифної Угоди, які беруть участь у перевезенні.

Узгодження перевезення вантажу з окремим локомотивом засвідчує перевізник проставленням в графі 64 «Відмітки для нарахування та стягнення провізних платежів» накладної УМВС позначки такого змісту «З окремим локомотивом».

Якщо перевезення здійснено без попереднього узгодження тарифу, то плату за перевезення стягують у розмірі, що нараховано залізничною адміністрацією (залізницею).

По АТ «Укрзалізниця» плату за перевезення вантажу з окремим локомотивом обчислюють за внутрішніми правилами і ставками.

5.10. Перевезення вантажів зі скороченим строком доставлення

За погодженням між учасниками перевезення, перевезення може бути здійснено із застосуванням скороченого строку доставлення вантажу. Узгодження скороченого строку доставлення вантажу засвідчує відправник проставленням у графі 15 «Найменування вантажу» накладної УМВС позначки про скорочений строк доставлення. При цьому плату за перевезення вантажу у вагоні, ІТО і АТЗ обчислюють за правилами ТП:

- у складі вантажного поїзда – із застосуванням коефіцієнта 1,50;
- складі пасажирського поїзда – із застосуванням коефіцієнта 2,00;
- складі контейнерного поїзда – із застосуванням коефіцієнта 1,00.

У випадках, не передбачених ТП, слід керуватися положеннями МТТ, крім положень § 27 «Плата за перевезення масових вантажів».

5.11. Додаткові збори

З нарахуванням провізних платежів відповідно до ТП додаткові збори обчислюють відповідно до МТТ, за винятком випадків, зазначених у п. 6.2 Тарифної політики. Додаткові збори, нараховувані відповідно до МТТ і ЄТТ, обчислюють за ставками, чинними в день проставлення календарного штемпеля станції, зазначеної в п. 7.2 ТП.

Додаткові збори та інші платежі, не передбачені МТТ, ЄТТ і ТП, обчислюють за внутрішніми правилами і тарифами певної держави на день виникнення цих зборів і платежів. Обчислюючи додаткові збори, масу відправки округляють до повних 100 кг. При цьому кожні неповні 100 кг вважають за повні.

Перевозячи домашні речі в сполученнях між державами-учасницями СНД, Грузією, Латвійською Республікою, Литовською Республікою, Естонською Республікою, стягують такі збори: на покриття витрат залізничної адміністрації (залізниці), пов'язаних із митним оглядом

домашніх речей, незалежно від зборів, що стягують митні органи, за кожен вагон або контейнер – 4,90 швейц. франк; за оголошення цінності – 0,72 швейц. франк за кожні 100 швейц. франк оголошеної цінності.

У разі відсутності необхідної кількості додаткових примірників дорожньої відомості за оформлення копії дорожньої відомості стягують збір у розмірі 8,70 швейц. франк за примірник.

Перевозячи по АТ «Укрзалізниця», додаткові збори обчислюють за ставками п. 12.4 розд. 2 дод. 3 ТП.

5.12. Розрахункова маса відправки

5.12.1. Перевезення вантажів транзитом із третіх країн у треті країни

Перевозячи вантажі транзитом із третіх країн у треті країни (крім перевезень у/з В'єтнам, Китай, КНДР, Монголію), розрахункову масу відправки визначають відповідно до МТТ.

Перевозячи вантажі транзитом із третіх країн у треті країни у/з В'єтнам, Китай, КНДР, Монголію, розрахункову масу відправки визначають відповідно до ЄТТ.

5.12.2. Перевезення вантажів із/в держав, залізничні адміністрації (залізниці) яких є учасницями Тарифної Угоди, у/з треті країни, а також між станціями залізничних адміністрацій (залізниць) - учасниць Тарифної Угоди

Перевезення вантажу у вагоні, зазначеному в п. 3.1.1, 3.1.2.7 і 3.1.2.8 ТП. Перевозячи вантаж, розрахунковою масою відправки є маса відправки, округлена до повних тонн, але не менше маси вагової категорії. 500 кг і більше округляють до повної тонни, а менше 500 кг – не враховують.

Для завантаження вагона нижче мінімальної вагової норми завантаження вагона розрахунковою масою відправки є мінімальна вагова норма завантаження вагона.

Для завантаження вагона вище мінімальної вагової норми завантаження вагона розрахунковою масою відправки є маса відправки, округлена до повних тонн, але не менше маси вагової категорії, до якої ця відправка належить.

Вагову категорію відправки вантажу у вагоні визначають залежно від розрахункової маси відправки відповідно до табл. 3 ТП.

Перевезення вантажу в спеціалізованому вагоні, зазначеному в п. 3.1.2.1-3.1.2.6 ТП. Якщо в порядку розрахунку ставок на перевезення вантажу в конкретному виді спеціалізованого вагона не вказано інше, то розрахунковою масою відправки є маса відправки, округлена до повних тонн, при цьому 500 кг і більше округляють до повної тонни, а менше 500 кг – не враховують.

5.13. Розрахунок і округлення провізних платежів

5.13.1. Перевезення вантажу у вагоні

Для обчислення плати за п. 2 ТП за перевезення вантажів базову ставку для конкретної відстані перевезення розраховують за формулою

$$T_{баз} = T_{мтт} * K_n, \quad (5.1)$$

де $T_{мтт}$ – ставка МТТ для відповідної вагової категорії МТТ на конкретній відстані, швейц. франк/т;

K_n – коефіцієнт напрямку перевезення (розд. 1 дод. 3 ТП),

або

$$T_{баз} = T_{\epsilon m m} * K_3, \quad (5.2)$$

де $T_{\epsilon m m}$ – ставка ЄТТ для відповідної відстані, швейц. франк/т;

K_3 – коефіцієнт, що враховує завантаження вагона (розд. 1 дод. 3 ТП).

Для обчислення плати за п. 3 ТП за перевезення вантажів базову ставку для конкретної відстані перевезення розраховують за ставкою МТТ. Для перевезення вантажу в універсальному вагоні, нафтобензиновій цистерні і бункерному напіввагоні, спеціалізованому вагоні, зазначеному в п. 3.1.2.7 і 3.1.2.8, базову ставку для конкретної відстані перевезення розраховують за ставками МТТ за формулами:

- до 200 км включно

$$T_{баз} = T_{m m m} * K_d * K_n; \quad (5.3)$$

- понад 200 км

$$T_{баз} = (T_{m m m} \phi p + (T_{m m m} - T_{m m m} \phi p) * K_d) * K_n, \quad (5.4)$$

де $T_{m m m} \phi p$ – базова ставка тарифу МТТ для відповідної вагової категорії МТТ (у разі завантаження вагона понад 25 т – ставка МТТ для вагової категорії 25 т) на фіксованій відстані (тарифний пояс 191-200 км), після якого застосовують коефіцієнт K_d , швейц. франк/т;

$T_{m m m}$ – ставка МТТ для відповідної вагової категорії МТТ (у разі завантаження вагона понад 25 т – ставка МТТ для вагової категорії 25 т) на конкретних відстанях перевезення, швейц. франк/т;

K_d – коефіцієнт на дальність (до 200 км включно – $K_d = 1,00$, за відстань, що перевищує 200 км, для універсального вагона і спеціалізованого вагона, зазначеного в п. 3.1.2.7 і 3.1.2.8, $K_d = 0,68$, для нафтобензинової цистерни і бункерного напіввагона $K_d = 0,50$);

K_n – поправочний коефіцієнт для завантаження вагона понад 25 т (табл. 1 п. 3.1.1 ТП). Для нафтобензинових цистерн і бункерних напіввагонів $K_n = 1$.

Для перевезення вантажів у цистернах, крім нафтобензинових цистерн і бункерних напіввагонів, базову ставку для конкретної транзитної відстані розраховують за формулою

$$T_{баз} = T_{мтт} * K_{гp}, \quad (5.5)$$

де $T_{мтт}$ – ставка МТТ для вагової категорії 25 т на конкретній відстані, швейц. франк/т;

$K_{гp}$ – коефіцієнт для вантажу (п. 3.1.2.3 ТП).

Для перевезення вантажу в спеціалізованому вагоні, зазначеному в п. 3.1.2.1, 3.1.2.2 (із завантаженням понад 25 т), 3.1.2.4, 3.1.2.5, 3.1.2.6, базовою ставкою є ставка за вагон, яку розраховують за формулою

$$T_{баз} = T_{мтт} * M_p, \quad (5.6)$$

де $T_{мтт}$ – ставка МТТ для вагової категорії, визначеної в зазначених вище пунктах ТП на конкретній відстані, швейц. франк/т;

M_p – розрахункова маса відправки, т.

Для перевезення в спеціалізованому вагоні, зазначеному в п. 3.1.2.1 і 3.1.2.2 (із завантаженням до 25 т), базову ставку розраховують за формулою

$$T_{баз} = T_{мтт20} \cdot 25, \quad (5.7)$$

де $T_{мтт20}$ – ставка МТТ для вагової категорії 20 т, швейц. франк/т;

25 – маса відправки, т.

Розраховані в такий спосіб базові ставки округляють до цілих сантимів. До розрахованої базової ставки застосовують коефіцієнти і індекси, передбачені п. 3 і розд. 2 дод. 3 ТП для кожного конкретного перевезення, а також коефіцієнти або договірні знижки, передбачені договорами між залізничними адміністраціями (залізницями) - учасницями Тарифної Угоди і платниками (експедиторськими організаціями) відповідно до п. 1.8 ТП.

Остаточну розраховану ставку вдруге округляють до цілих сантимів. Нараховану залізничною адміністрацією (залізницею) суму провізних платежів округляють до цілих сантимів.

5.13.2. Перевезення завантажених і порожніх контейнерів

Для обчислення плати за п. 2 ТП за перевезення завантажених і порожніх контейнерів базову ставку для конкретної відстані перевезення розраховують за формулою

$$T_{баз} = T_{мтт} * K_n, \quad (5.8)$$

де $T_{мтт}$ – ставка МТТ для універсального контейнера відповідної категорії на конкретній відстані перевезення, швейц. франк/контейнер;

K_n – коефіцієнт напрямку або відстані перевезення (розд. 1 дод. 3 ТП),
або

$$T_{баз} = T_{етт} * K_n, \quad (5.9)$$

де $T_{етт}$ – ставка ЄТТ для універсального контейнера відповідної категорії на конкретній відстані перевезення, швейц. франк/контейнер;

K_n – коефіцієнт напрямку або відстані перевезення (розд. 1 і 2 дод. 3 ТП).

Для розрахунку плати за перевезення контейнерів інших типів до базової ставки на перевезення універсальних контейнерів застосовують коефіцієнти, передбачені МТТ, ЄТТ.

Обчислюючи плату за п. 3 ТП за перевезення завантажених і порожніх контейнерів, базову ставку для конкретної відстані перевезення розраховують за ставкою МТТ за формулами:

- до 150 км включно

$$T_{баз} = T_{мтт} * K_{\partial}; \quad (5.10)$$

- понад 150 км

$$T_{баз} = T_{мтт} \text{ фр} + (T_{мтт} - T_{мтт} \text{ фр}) * K_{\partial}, \quad (5.11)$$

де $T_{мтт} \text{ фр}$ – базова ставка тарифу МТТ для універсального контейнера відповідної категорії на фіксованій відстані (тарифний пояс 141-150 км), після якого застосовують коефіцієнт K_{∂} , швейц. франк/контейнер;

$T_{мтт}$ – ставка МТТ для універсального контейнера відповідної категорії на конкретних відстанях перевезення, швейц. франк/контейнер;

K_{∂} – коефіцієнт на дальність (до 150 км включно – $K_{\partial} = 1,00$, за відстань, що перевищує 150 км, – $K_{\partial} = 0,35$).

Розраховані в такий спосіб базові ставки округляють до цілих швейцарських франків. До розрахованої базової ставки застосовують коефіцієнти і індекси, передбачені п. 3 розд. 2 дод. 3 ТП для кожного конкретного перевезення, а також коефіцієнти або договірні знижки, передбачені договорами між залізничними адміністраціями (залізницями) – учасниками Тарифної Угоди і платниками (експедиторськими організаціями) відповідно до п. 1.8 ТП.

Остаточну розраховану ставку вдруге округляють до цілих швейцарських франків.

Нараховану залізничною адміністрацією (залізницею) суму провізних платежів округляють до цілих швейцарських франків.

5.13.3. Пробіг вагонів

Для розрахунку провізних платежів за перевезення, на які ставки ТП встановлені у швейцарських франках за вісь-кілометр, базовою є ставка за вагон. Базову ставку розраховують за формулою

$$T_{баз} = T_{тп} * N * L, \quad (5.12)$$

де $T_{тп}$ – ставка ТП, швейц. франк/вісь·км;

N – кількість осей у вагоні;

L – дальність перевезення, км.

Розраховану в такий спосіб базову ставку округляють до цілих сантимів. До розрахованої базової ставки застосовують коефіцієнти і індекси, передбачені п. 3 розд. 2 дод. 3 ТП для кожного конкретного перевезення, а також коефіцієнти або договірні знижки, передбачені договорами між між залізничними адміністраціями (залізницями) – учасниками Тарифної Угоди і платниками (експедиторськими організаціями) відповідно до п. 1.8 ТП.

Остаточну розраховану ставку вдруге округляють до цілих сантимів. Нараховану залізничною адміністрацією (залізницею) суму провізних платежів округляють до цілих сантимів.

Для перевезення навантаженого або порожнього ІТО (крім контейнера) і АТЗ провізні платежі округляють до цілих сантимів.

5.14. Особливості перевезення транзитом по АТ «Укрзалізниця»

Перевозячи транзитом по АТ «Укрзалізниця», плату обчислюють за ставками, розрахованим відповідно до правил ТП із застосуванням загальних умов, коефіцієнтів і ставок у доларах США на перевезення вантажів за конкретними напрямками, зазначеними в таблиці, наведеній у ТП.

Стягуючи провізні платежі в національній валюті відповідно до п. 1.4 ТП після виконання/невиконання встановленого обсягу перевезень, перерахунок плати за перевезення буде здійснений із застосуванням курсу Національного банку України на момент закінчення перевезення територією України (за датою виходу вантажу з території України).

Для перевезення транзитних вантажів за маршрутом Чоп-Дякове-Чоп до тарифних умов, зазначених у п. 12.1 ТП, встановлюють додаткові знижки в розмірі 30 % у складі організованих маршрутних поїздів (160 осей або 2000 т).

Плату за перевезення завантажених і порожніх контейнерів у складі поїзда комбінованого транспорту «Вікінг» і контейнерного поїзда «ZUBR» обчислюють за ставками (за контейнеро-кілометри) відповідно до наведеної в ТП таблиці. Плату за перевезення великотоннажних навантажених контейнерів інвентарного парку обчислюють за ставками, зазначеними в таблиці, із застосуванням коефіцієнта 1,18.

Плату за перевезення небезпечних вантажів обчислюють за ставками, зазначеними в таблиці, із застосуванням коефіцієнта 2,00.

Для перевезення універсальних контейнерів довжиною 20 футів із максимальною (трафаретною) масою брутто 30 і більше тонн і з фактичною масою брутто більше 24 т обчислюють за ставками, зазначеними в таблиці для контейнера довжиною 20 футів, із застосуванням коефіцієнта 1,20.

Плату за перевезення рефрижераторних контейнерів обчислюють за ставками, зазначеними в таблиці, із застосуванням коефіцієнта 1,35.

Плату за перевезення контейнера-цистерни (танк-контейнера) обчислюють за ставками, зазначеними в таблиці, із застосуванням коефіцієнта 1,40.

Провізні платежі за перевезення територією України в складі поїзда комбінованого транспорту «Вікінг» і контейнерного поїзда «ZUBR» розраховують за фактичну відстань залежно від маршруту перевезення відповідно до графіка руху поїзда.

Плату за перевезення приватних навантажених і порожніх контейнерів у складі контейнерного поїзда транзитом по АТ «Укрзалізниця» у залізнично-поромному сполученні обчислюють за ставками відповідно до таблиці, наведеної в ТП.

Крім тарифів, у разі транзитних перевезення можуть стягувати і додаткові збори. Основні з них: збори за перевантаження вантажів із вагонів однієї ширини колії у вагони іншої ширини колії; збір за переоформлення залізничних перевізних документів; збір за відморожування вантажу перед перевантаженням; збір за переставлення вагонів на візки іншої колії; збір за оголошення цінності вантажу; покриття витрат, пов'язаних із митним оглядом вантажів, що перевозять; збір за кріплення вантажів; плата за затримку на транзитних залізницях із вини відправника, одержувача або експедитора; збір за напування тварин; інші збори.

Щорічно 120-130 експедиторських організацій укладають договір на транзитні перевезення з АТ «Укрзалізниця».

За останні роки значну увагу в Україні приділяють розвитку *міжнародних транспортних коридорів*. Для залучення транзитних вантажів провадять зважену тарифну політику. АТ «Укрзалізниця» співпрацює з портами України за конкурентоспроможними *наскрізними тарифними ставками* на перевезення основних родів вантажів залізницею України і їх переробку в морських портах. Для перевезення залізницею від прикордонного переходу АТ «Укрзалізниця» до припортової станції до ТП

АТ «Укрзалізниця» встановлено коефіцієнт знижки 0,33...0,83. Щодо переробки вантажів у портах, то встановлені знижені ставки на 1 т вантажу, які складають від 1,47 до 8,5 дол. США.

Запитання для самоконтролю

1. Що таке «пряме міжнародне сполучення»?
2. Як поділяють пряме міжнародне сполучення?
3. На якій основі виконують залізничні перевезення вантажів між державами?
4. Ким введений Єдиний транзитний тариф?
5. З якого тарифу переформатований Міжнародний транзитний тариф?
6. Скільки додатків містить УМВС?
7. У якій валюті в міжнародних перевезеннях нараховують перевізні плати і штрафи залізниць відправлення і призначення?
8. У якій валюті нараховують плати і штрафи за перевезення транзитними залізницями?
9. За яким тарифом обчислюють збори для транзитних перевезень?
10. Хто відшкодовує збори за транзитні перевезення?
11. За якими тарифами обчислюють збори з перевантаження вагонів чи перестановки вагонів на інші візки на прикордонних станціях залізниць призначення?
12. Хто відшкодовує збори з перевантаження вагонів чи перестановки вагонів на інші візки на прикордонних станціях залізниць призначення?
13. У якій сумі не належать відшкодуванню чи поверненню недобори і перебори за однією накладною для транзитних перевезень?

14. Від чого залежить рівень знижок із транзитних ставок?
15. Хто визначає рівень знижок із транзитних ставок?
16. Що є валютою ТП?
17. У якій валюті здійснюють платежі за транзитним тарифом?
18. Скільки експедиторських організацій укладають щорічно договори на транзитні перевезення з АТ «Укрзалізниця»?
19. Чому прямі залізничні сполучення є зручними для відправників?
20. Від імені кого укладають Угоди про міжнародні залізничні сполучення?

РОЗДІЛ 6. ТАРИФОУТВОРЕННЯ ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ЗАЛІЗНИЦЕЮ

6.1. Тарифи на перевезення пасажирів у поїздах локомотивної тяги

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

- у внутрішньому сполученні в загальних вагонах (у складі нічних пасажирських поїздів);
- внутрішньому сполученні в загальних (сидячих) вагонах (у складі нічних пасажирських поїздів);
- внутрішньому сполученні в плацкартних вагонах (у складі нічних швидких і нічних пасажирських поїздів);
- внутрішньому сполученні в купейних вагонах (у складі нічних експресів, нічних пасажирських і нічних швидких поїздів);
- внутрішньому сполученні у вагонах СВ (у складі нічних експресів, нічних швидких і нічних пасажирських поїздів);
- внутрішньому сполученні в денних поїздах (у вагонах 1, 2 і 3 класів у поїздах класу регіональний експрес).

Тариф містить квиток (із виокремленням інфраструктурної і локомотивної складових) і плацкарти (із виокремленням інфраструктурної і вагонної складових) [13].

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

Тарифи розраховують відповідно до запланованих на рік (на підставі фактичних) обсягів перевезення пасажирів, економічно обґрунтованих планованих витрат, визначених на підставі державних і 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 і виконання інвестиційних програм у період регулювання.

Тарифи визначають 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 надають суб'єкти господарювання.

Тарифи мають 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) і бюджетних відрахувань відповідно до чинного законодавства України.

Зупинимося на термінах, застосовуваних у тарифоутворенні:

- *тариф пасажирський* – вартість перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні в усіх категоріях пасажирських поїздів і 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 за операціями руху* – витрати на операції перевізного процесу, які виникають у процесі руху поїзда;
- *витрати за початково-кінцевими операціями* – витрати на операції перевізного процесу, які мають місце до відправлення поїзда в рейс та після прибуття його з рейсу;
- *інвестиційний проєкт* – 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 в 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 спрямовують на розвиток виробничої діяльності у сфері перевезення пасажирів, є складовою розрахункового прибутку (додатково до амортизаційних відрахувань), їх направляють 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 прогностному (планованому) періоді, які групують за статтями, визначеними відповідно до стандартів бухгалтерського обліку, затверджених Мінфіном України, і планованого прибутку з урахуванням інвестиційної складової.

Витрати, які можуть бути віднесені до витрат на перевезення пасажирів, визначають та відображують згідно із Законом України «Про природні монополії», Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку № 16 «Витрати» (далі П(С)БО 16 «Витрати») і галузевою інструкцією з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України.

До складу витрат не можуть бути включені:

- суми безнадійної дебіторської заборгованості та відрахування до резерву сумнівних боргів;
- суми визнаних штрафів, пені, неустойки;
- суми коштів або вартість товарів, що добровільно перераховують (передають) іншим юридичним і 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, визначених у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Відповідно до П(С)БО 16 «Витрати» перелік і склад статей калькулювання собівартості перевезення пасажирів установлює АТ «Укрзалізниця». Доходи та витрати з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України обліковують у галузевій статистичній звітності.

Собівартість перевезення одного пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні (крім приміських перевезень) розраховують за формулою [13]

$$S = (P_i^x + P_i^n + P_T^x + P_\epsilon^n) + \frac{[(V_i^x + V_T^x + V_\epsilon^n) + (M_i^x + M_T^x) \times P_{\delta p}]}{P_{\text{нас}}} \times L \times \frac{V_M^{KL}}{V_M^{HP}}, \quad (6.1)$$

де P_i^{κ} , P_i^n – інфраструктурні складові (відповідно) квиткової та плацкартної частин за початково-кінцевими операціями, грн;

P_T^{κ} – локомотивна складова квиткової частини за початково-кінцевими операціями, грн;

P_{ϵ}^n – вагонна складова плацкартної частини за початково-кінцевими операціями, грн;

V_i^{κ} , V_T^{κ} – інфраструктурна та локомотивна складові квиткової частини за операціями руху за вагоно-кілометри, грн;

V_{ϵ}^n – вагонна складова плацкартної частини за операціями руху за вагоно-кілометри, грн;

M_i^{κ} , M_T^{κ} – інфраструктурна та локомотивна складові квиткової частини по ОР за тонно-кілометри, грн;

$P_{бр}$ – вага брутто пасажирського вагона відповідного типу, т;

$P_{нас}$ – середня населеність пасажирського вагона відповідної категорії за звітний період, люд;

L – відстань перевезення, км;

$V_m^{НП}$ – середня маршрутна швидкість нічного пасажирського поїзда відповідно до класифікації, визначеної правилами перевезення пасажирів, км/год;

$V_m^{КП}$ – маршрутна швидкість поїзда відповідної категорії, км/год.

Планові величини кожної окремої складової собівартості пасажирських перевезень визначають розрахунково-аналітичним методом, за яким розмір складових визначають за результатами аналізу рівня фактичних витрат у базовому періоді з урахуванням необхідності їх корегування у прогнозованому (плановому) періоді.

Корегують з урахуванням основних прогнозних макропоказників економічного й соціального розвитку України та змін обсягів перевезень.

Планову величину витрат на оплату праці персоналу, що задіяний у перевізному процесі, розраховують за формулою

$$ОП = ФОП \times K, \quad (6.2)$$

де *ФОП* – фонд оплати праці персоналу, що задіяний у перевізному процесі, за базовий період, грн;

K – коефіцієнт корегування, встановлений розрахунковим методом на основі положень галузевої угоди між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та Радою профспілок залізничників і транспортних будівельників на прогнозований (плановий) період.

Оцінюють плановий прибуток для врахування в тарифах на перевезення пасажирів і розраховують тариф. Розрахунковий прибуток розраховують за формулою

$$РП = ІС + ПК + ІП, \quad (6.3)$$

де *РП* – розрахунковий прибуток, грн;

ІС – інвестиційна складова, грн;

ПК – витрати, пов'язані з обслуговуванням позикового капіталу, грн;

ІП – сума коштів на інше використання прибутку, грн.

Інвестиційну складову використовують на фінансування заходів, спрямованих на реалізацію інвестиційних проєктів за рахунок коштів підприємств, які задіяні в перевезеннях пасажирів, і на принципах повернення позикового капіталу.

Інвестиційну складову визначають на основі розроблених у встановленому порядку інвестиційних проєктів і розраховують за формулою

$$IC=K-A-I, \quad (6.4)$$

де K – загальна сума коштів для фінансування інвестиційних проєктів у прогностному (плановому) періоді, грн;

A – амортизаційні відрахування у прогностному (плановому) періоді, грн;

I – кошти інших джерел фінансування інвестиційних проєктів, крім власних коштів, які передбачено отримати у прогностному (плановому) періоді, грн.

Загальну суму коштів для фінансування інвестиційних проєктів у прогностному (плановому) періоді розраховують за формулою

$$K=\Phi\Pi\Pi+ПКт, \quad (6.5)$$

де $\Phi\Pi\Pi$ – кошти, необхідні для фінансування капітальних інвестицій, передбачені інвестиційним проєктом у частині перевезення пасажирів, грн;

$ПКт$ – кошти для повернення у прогностному (плановому) періоді позикового капіталу, грн.

Кошти для повернення у прогностному (плановому) періоді позикового капіталу розраховують за формулою

$$ПКт = \sum_{j=1}^m ПКт_j, \quad (6.6)$$

де j – кількість договорів на залучення позикового капіталу ($j = 1, 2, \dots, m$);

$ПК_t_j$ – розмір відшкодування основної суми позикового капіталу за j -м договором протягом періоду регулювання, грн. Значення $ПК_t$ затверджує Мінвідновлення з урахуванням графіка повернення позикового капіталу.

Сума коштів для повернення позикового капіталу не може перевищувати суму власних коштів, призначених для фінансування інвестиційного проєкту.

Кошти, які використовують як джерело фінансування інвестиційного проєкту державної підтримки та/або коштів спеціального фонду Державного бюджету України, не підлягають включенню до інвестиційної складової.

Кошти, які використовують як джерело фінансування інвестиційного проєкту державної підтримки та/або коштів спеціального фонду державного бюджету, наданих на зворотній основі, належать до позикового капіталу.

Суму коштів для фінансування інвестиційних проєктів визначають на підставі розроблених у встановленому порядку інвестиційних проєктів.

Витрати, пов'язані з обслуговуванням позикового капіталу, у прогностному (плановому) періоді визначають відповідно до укладених договорів із фінансовими установами.

Суму коштів на інше використання прибутку в складі розрахункового прибутку встановлюють за умови її обґрунтованості та відповідно до затверджених фінансових планів підприємств, задіяних у перевезенні пасажирів.

Рівень тарифів на перевезення пасажирів у внутрішньому (крім приміського) сполученні визначають на основі собівартості перевезень у прогностному (плановому) періоді з урахуванням коефіцієнтів розрахункового прибутку в частині інвестиційної складової та розрахункового прибутку без інвестиційної складової за формулою

$$T_{\text{нах}} = S \times (1 + \kappa_{\text{інв}} + \kappa_{\Delta P \Pi}), \quad (6.7)$$

де $\kappa_{\text{інв}}$ – коефіцієнт розрахункового прибутку в частині інвестиційної складової,

$$\kappa_{\text{інв}} = \frac{IC}{E_{\text{нас}}^{\text{прог}} \times (100 - R_{\text{пр}})} \times 100, \quad (6.8)$$

де $E_{\text{нас}}^{\text{прог}}$ – витрати на пасажирські перевезення у внутрішньому (крім приміського) сполученні у прогностному (плановому) періоді, грн,

$$E_{\text{нас}}^{\text{прог}} = E_{\text{нас}}^{\text{факт}} \times (\alpha_{\text{нас}}^{\text{зал}} \times \gamma + 1 - \alpha_{\text{нас}}^{\text{зал}}) \times (\beta_{\text{ам}}^{\text{факт}} + \beta_{\text{оп}}^{\text{факт}} \times \frac{I_{\text{зн}}}{100} + (1 - \beta_{\text{ам}}^{\text{факт}} - \beta_{\text{оп}}^{\text{факт}}) \times \frac{I_{\text{пром}}}{100}), \quad (6.9)$$

де $E_{\text{нас}}^{\text{факт}}$ – витрати на пасажирські перевезення у внутрішньому (крім приміського) сполученні у базовому періоді, грн;

$\alpha_{\text{нас}}^{\text{зал}}$ – питома вага залежних витрат у поточних витратах на пасажирські перевезення у внутрішньому (крім приміського) сполученні за базовий період, частка; $\beta_{\text{ам}}^{\text{факт}}$ – питома вага амортизаційних відрахувань у поточних витратах на пасажирські перевезення у внутрішньому (крім приміського) сполученні за базовий період, частка; $\beta_{\text{оп}}^{\text{факт}}$ – питома вага витрат на оплату праці з відрахуваннями на соціальні заходи у поточних витратах на пасажирські перевезення у внутрішньому (крім приміського) сполученні за базовий період, частка; $I_{\text{зн}}$ – зростання розміру заробітної плати, %;

$R_{\text{пр}}$ – ставка податку на прибуток, %;

$$K_{\Delta P\Pi} = \frac{P\Pi - IC}{E_{\text{max}}^{\text{прог}}}, \quad (6.10)$$

де $K_{\Delta P\Pi}$ – коефіцієнт розрахункового прибутку без інвестиційної складової.

Розмір відрахувань на соціальні заходи визначають нормативним методом у межах норм і нормативів, передбачених чинним законодавством.

Рівень тарифів на перевезення пасажирів у внутрішньому (крім приміського) сполученні визначають на основі собівартості перевезень у прогностному (плановому) періоді з урахуванням коефіцієнтів розрахункового прибутку в частині інвестиційної складової та розрахункового прибутку без інвестиційної складової.

6.2. Тарифи на перевезення пасажирів у поїздах класу Інтерсіті+

6.2.1. Сучасний стан розвитку швидкісного і високошвидкісного руху

Необхідність розвитку швидкісних залізничних перевезень обумовлена насамперед безперервним зростанням мобільності населення, підвищенням екологічності масових видів транспорту, необхідністю економії пасажиром часових ресурсів.

Швидкісний залізничний транспорт істотно зменшує негативний вплив транспорту на навколишнє середовище, збільшує зони тяжіння великих мегаполісів, істотно наблизивши їх за часовими параметрами. Крім того, він збільшує конкурентоспроможність залізничного транспорту порівняно з автомобільним і авіаційним транспортом, підвищує привабливість країни для туристичних і ділових поїздок.

Організація швидкісного руху поїздів підвищує якість транспортних послуг за рахунок значного скорочення часу поїздки. З огляду на ці та багато інших переваг швидкісних залізничних перевезень, зрозуміло, що швидкісні залізничні перевезення дуже актуальні в сучасних умовах розвитку транспорту і мають значні перспективи в розширенні сфер застосування.

У багатьох випадках організація швидкісних залізничних перевезень є основою для організації високошвидкісних залізничних перевезень.

Питання організації швидкісних залізничних перевезень на сьогодні досліджені недостатньо повно, незважаючи на численні дослідження в цій сфері. Досі не було розроблено єдиної комплексної методики оцінювання ефективності організації швидкісного руху. Усі розглянуті раніше проекти організації швидкісного руху розраховували за одним-двома способами їх організації, немає єдиної методики оцінювання їхньої ефективності.

Темпи розвитку швидкісних, а в перспективі і високошвидкісних залізничних перевезень за кордоном і в Україні обумовлені значним попитом на такий вид перевезень, його економічною ефективністю. Разом із тим більшість швидкісних і високошвидкісних ліній мають незначну довжину – до 600 км, що для умов України недостатньо і дає змогу дійти висновку про необхідність досліджень ефективності швидкісних і високошвидкісних перевезень на більш далекі відстані.

Аналізуючи стан швидкісних і високошвидкісних магістралей (ВШМ) розвинених країн, таких як Франція, Німеччина, Іспанія, Італія, Японія, Китай тощо, встановлено найбільш поширені типи технічного оснащення швидкісних і високошвидкісних ліній. Встановлено, що найбільш поширені для конструкцій колії ліній ВШМ і модернізації наявних ліній рейки з погонною масою 60 кг/пог. м, залізобетонні шпали з епюрою 1667 шп./км, щебеневий баластовий шар товщиною не менше 30 см. На ВШМ у плані використано криві радіусом не менше 7000 м, а на

модернізованих для швидкісного руху лініях – не менше 4000 м. Поздовжні ухили модернізованих для швидкісних залізничних перевезень ліній залишають зазвичай без змін, а ухили знову споруджуваних ВШМ приймають до 35 ‰. Як системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухомим складом у Європі і Китаї використовують ETCS (European Train Control System) рівня 1 і 2, а в Японії – АТС (Automatic Train Control), що виконує основні функції систем станційного і перегінного автоблокування, автоматичної локомотивної сигналізації і комплексу локомотивних пристроїв блокування. Система може бути використана разом із міжнародною системою АТО (Automatic Train Operation), що дає змогу повністю автоматизувати управління рухом поїзда.

Як рухомий склад використано рухомий склад переважно електричної тяги (більше 95 ‰). У Великобританії, Німеччині, Китаї в незначних кількостях використовують дизельний швидкісний рухомий склад. За родами струму зарубіжний швидкісний рухомий склад також розрізняється, проте найбільш поширеним є живлення від змінного струму 25 кВ (близько 78 ‰) або постійного струму 3 кВ (близько 22 ‰). Велика кількість типів швидкісного (високошвидкісного) рухомого складу працює від різних систем електропостачання одночасно. Швидкісний (високошвидкісний) рухомий склад має зазвичай моторвагонну тягу (близько 88 ‰), однак поширені і швидкісні (високошвидкісні) поїзди локомотивної тяги (переважно у Франції).

Швидкісний рух пасажирських потягів організований переважно на виділених коліях наявних ліній (близько 98 ‰), в інших випадках має місце поєднаний рух швидкісних і звичайних поїздів. Високошвидкісний рух організовано в більшості випадків на спеціалізованій лінії (близько 86 ‰), у ряді випадків використовують спеціалізовані колії наявних ліній (близько 13 ‰), а поєднаний рух високошвидкісних і звичайних поїздів застосовують лише в рідкісних випадках.

Проаналізувавши швидкісні перевезення за кордоном, дійшли висновку про відповідність норм технічного оснащення швидкісних ліній у світі українським стандартам згідно з Інструкцією з технічного обслуговування та експлуатації споруд, пристроїв, рухомого складу та організації руху на дільницях обертання швидкісних пасажирських поїздів (за винятком ширини колії), що допускає використання зарубіжного досвіду проектування і спорудження швидкісних ліній, а також наявних типів рухомого складу з незначною їх модернізацією.

Більше значення для вибору варіантів організації швидкісного руху на напрямку має відстань перевезення: залежно від відстані перевезення змінюється тривалість поїздки, а щоб домогтися найбільш комфортної для пасажирів тривалості поїздки, необхідно вибирати відповідний спосіб організації швидкісного руху. Від тривалості поїздки залежить потрібний рівень комфорту для пасажирів: жорсткий або м'який вагон із місцями для сидіння пасажирів (за європейською класифікацією *hard seat* або *soft seat* відповідно), жорсткий або м'який вагон купейного типу зі спальними місцями для пасажирів (за європейською класифікацією *hard sleeper* або *soft sleeper* відповідно). У більшості країн, де є швидкісний і високошвидкісний рух, відстані перевезення невеликі: наприклад, у Європі більше 83 % всіх швидкісних і високошвидкісних маршрутів мають протяжність не більше 700 і 98 % – не більше 1000 км, при цьому в переважно (87,7 %) тривалість поїздки не перевищує 5, а в 97 % випадків 6 год. Для поїздок на відстані понад 700 км використовують регулярні поїзди локомотивної тяги зі спальними місцями для пасажирів, які обертаються в нічний час; частка таких поїздів становить порівняно зі швидкісними і високошвидкісними поїздами лише 5,3 %, що можна пояснити малими відстанями між найбільшими містами Європи. Поїздки по Європі на значні відстані можуть виконувати з пересадками, для чого час прибуття і відправлення швидкісних і високошвидкісних поїздів на

вузлових станціях зазвичай пов'язують із часом прибуття і відправлення звичайних поїздів і швидкісних поїздів інших напрямків.

На основі аналізу зарубіжного досвіду організації швидкісних пасажирських перевезень розроблена класифікація можливих варіантів організації швидкісних і високошвидкісних перевезень на напрямку:

- за відстанню перевезення;
- типом використовуваного швидкісного тягового і нетягового рухомого складу;
- рівнем комфорту пасажирів під час перевезення;
- використовуваною інфраструктурою;
- технологією взаємодії з вантажними перевезеннями.

Залежно від відстані перевезення, використовуваного рухомого складу, способу поєднання вантажного і швидкісного пасажирського руху виділяють такі основні концепції організації швидкісного і високошвидкісного руху:

- з суміщенням швидкісного пасажирського і вантажного руху на одних головних коліях як із підвищенням швидкостей руху вантажних поїздів, так і без нього;
- поділом швидкісного пасажирського і вантажного руху за різними спеціалізованими головними коліями наявної лінії або з винесенням вантажного руху на паралельні напрямки; суміщення і комбінування різних видів швидкісного і високошвидкісного сполучення на вибраному напрямку.

Встановлено показники, що впливають на економічну ефективність проекту швидкісного чи високошвидкісного руху. До основних показників відносять:

- капітальні витрати на придбання швидкісного рухомого складу;
- капітальні витрати на модернізацію сучасної інфраструктури;
- капітальні витрати на створення нової інфраструктури;

- кошти від вивільнення тягового і нетягового рухомого складу з обороту;
- витрати на ремонти колій з винесенням швидкісного руху з колій наявної лінії;
- витрати, пов'язані з рухом швидкісних поїздів;
- витрати, пов'язані з рухом звичайних поїздів, що виникають з поєднанням швидкісного і звичайного руху на напрямку;
- витрати на утримання і ремонт швидкісного рухомого складу;
- витрати на утримання і ремонт знову споруджуваної інфраструктури;
- економія витрат, пов'язаних із пасажиро-годинами під час перевезення, з підвищенням швидкостей перевезення пасажирів;
- доходи від скорочення строку доставлення вантажів з підвищенням швидкостей руху вантажних поїздів на лінії;
- зменшення доходів від звичайних пасажирських перевезень;
- доходи від швидкісних пасажирських перевезень.

Встановлені досить важливі для розроблення передпроектних рішень фактори, що впливають на вибір підсумкового варіанта організації швидкісних пасажирських перевезень на напрямку: зниження витрат, пов'язаних з обігом локомотивів і вагонів, зменшення локомотивного і вагонного парку з прискоренням руху вантажних поїздів, що прямують по одних коліях зі швидкісними пасажирськими поїздами, додаткові витрати на тягу поїздів, збільшення вагонного парку у зв'язку зі зменшенням довжини вантажних поїздів, можливе збільшення тарифу і витрати на придбання нового або додаткового тягового рухомого складу.

Для варіантів організації швидкісних пасажирських перевезень із поділом руху на пасажирський і вантажний (спеціалізація головних колій або винесення вантажного руху) виявлено, що за значних розмірів вантажного і пасажирського руху на напрямку сумарні річні витрати на

ремонт наявних колій лінії і додаткових колій для швидкісного руху можуть виявитися нижче, ніж для організації суміщеного руху вантажних і швидкісних пасажирських поїздів на одних і тих самих коліях наявної лінії.

Для варіантів організації комбінованого руху швидкісних і високошвидкісних поїздів розглянуто фактор зменшення часу обертання складів швидкісних і високошвидкісних поїздів за рахунок зменшення їхніх плечей обертання і ліквідації низки операцій на станціях стикування.

Витрати на утримання, які вивільняють з обігу рухомого складу, виражено як різницю експлуатаційних витрат на звичайні перевезення до та після введення швидкісного руху.

Для розроблення плану формування необхідно визначитися зі швидкостями руху пасажирських поїздів і композицією составів.

З організацією швидкісного і високошвидкісного руху поїздів максимальну швидкість руху на напрямку встановлюють зазвичай фіксованою, за умовами технічного оснащення лінії і характеристиками використовуваного рухомого складу. Отже, порівняно зі звичайними пасажирськими поїздами для швидкісних і високошвидкісних поїздів немає необхідності визначати оптимальну швидкість руху.

Композицію составів високошвидкісних і швидкісних поїздів визначено рівнем попиту на різні класи обслуговування і технічними характеристиками напрямку [22].

Розробляти план формування швидкісних пасажирських поїздів на напрямку необхідно з умовою максимального освоєння пасажиропотоку на такому виді залізничного сполучення. Визначати оптимальність плану формування швидкісних поїздів слід на основі максимізації прибутку від перевезень.

На зарубіжних залізничних магістралях швидкісним вважають рух пасажирських поїздів із максимальною швидкістю не менше 200 км/год. При цьому в його організації переважають дві тенденції – модернізація

наявних ліній із реалізацією максимальних швидкостей руху близько 200 км/год і будівництво спеціальних швидкісних пасажирських ліній із допустимими швидкостями 250-270 км/год.

Прикладом спеціалізованих високошвидкісних магістралей є лінії TGV – Південний Схід і Атлантик у Франції. На європейському континенті Франція стала піонером в організації швидкісного руху. До початку будівництва швидкісних магістралей французькі фахівці мали досить солідний досвід: на лініях великої протяжності поїзди з локомотивною тягою розвивали швидкість до 200 км/год. Деякі ці склади під назвою «Капітоль», «Корал», «Містраль» і сьогодні включені в систему транс'європейських експресів. Спроба збільшити їхню швидкість руху не були вдалим. Тоді на лінії Париж – Шербур спробували реалізувати швидкості 250-300 км/год на турбопоїздах, але через високий шум довелося відмовитися від цих експериментів. Довгоочікуваний успіх прийшов тільки з будівництвом швидкісних магістралей на електротязі.

TGV – перші європейські високошвидкісні поїзди. У 1983 році у Франції вони вийшли на нову лінію Париж – Південний Схід. Це десятивагонні состави, що включають два головних моторних вагони і вісім причіпних, поміщених між ними. У поїзді з 13 візків шість моторних, включаючи кінцеві двовісні візки зчленованої частини причіпних вагонів. Така конструкція дає змогу легко відчеплювати моторний вагон від состава. У зчленованої частини поїзда осі шворневих вузлів розташовані по кінцях кузовів зчленованих вагонів. Перші варіанти поїзда TGV були призначені для масового переміщення пасажирів. Тому в складі майже 72 % місць другого класу. Місця першого класу по три в ряді передбачені лише в трьох причіпних вагонах. В одному з п'яти вагонів другого класу розташований бар. Крім того, у поїзді передбачені облаштування для подавання їжі та напоїв до місць першого і другого класів.

У потязі TGV зменшена площа поперечного перерізу порівняно зі звичайним рухомим складом. Знижено і висоту кузова від рівня головок

рейок більш ніж на пів метра. Це дало змогу значно скоротити лобовий опір складу і поліпшити доступ у вагони з низьких платформ.

Для того щоб електропоїзди TGV могли працювати за межами нової лінії в південно-східних районах Франції, вони виконані на дві системи струму: змінного 25 кВ, 50 Гц і постійного 1,5 кВ. Як тягові двигуни використано електричні машини постійного струму з послідовним збудженням, закріплені на кузові вагона.

Електрообладнання поїзда включає головний трансформатор, імпульсний перетворювач для роботи на постійному струмі і змішаний випрямляч для роботи на змінному струмі, а також інше обладнання. Потяги TGV можуть працювати у здвоєному режимі.

Дослідження, проведені Міжнародним союзом залізниць на магістралі Париж – Ліон, показали, що найбільш економічна тут швидкість 270 км/год, оскільки за меншою швидкості вона не була б достатньо конкурентоспроможною порівняно з повітряним транспортом, а за більшої швидкості різко зростають витрати на встановлену потужність і споживану енергію. Досвід експлуатації таких експресів показав їхню високу ефективність.

Будуючи цю лінію, дотримувалися двох принципів. З одного боку, швидкісна лінія має органічно зливатися з наявними залізницями, тобто їхній рухомий склад і швидкісні експresi можуть безперешкодно переходити зі швидкісної магістралі на сусідні дільниці і назад. З іншого - передбачена суворі спеціалізація швидкісних ліній на перевезення пасажирів.

Природно, що з рухом експресів звичайними лініями їхня швидкість обмежена технічними пристроями цих магістралей. Таке рішення дало змогу повною мірою використовувати станційні споруди, вокзали і не створювати для швидкісних ліній нову інфраструктуру. Крім того, здатність швидкісних поїздів продовжувати рух звичайними сталевими транспортними артеріями дає змогу забезпечити безпересадочне

доставлення пасажирів на численні станції, розташовані на відгалуженнях високошвидкісних ліній.

Поділ вантажного і пасажирського руху підвищує ефективність перевезень за рахунок збільшення частоти прямування поїздів на спеціалізованих ділянках. Це найбільш оптимальний варіант з точки зору забезпечення безпеки руху. До того ж, будуючи лінії, спеціалізовані тільки на швидкісний пасажирський рух, можна найбільш повно і економічно вирішити проблеми реалізації високих швидкостей.

Французький досвід показує, що швидкісні лінії досить ефективно можна використовувати і для просування швидкісних поштових, а також рефрижераторних составів.

Високошвидкісну лінію TGV Південний Схід проєктували для швидкості руху до 300 км/год з резервом на майбутнє. До 1990-х років пасажирські поїзди курсували тут із максимальною швидкістю 270 км/год, а комерційна швидкість у сполученні Париж – Ліон досягла 213 км/год, що дало змогу скоротити час ходу експресів у середньому на 1 год 50 хв. Досвід експлуатації магістралі, що зв'язує Париж із регіоном, де проживає близько 40 % населення країни, показав її ефективність.

Надійною виявилася і лінія TGV: на мільйон кілометрів пробігу лише 1,7 зупинки поїздів через несправність обладнання. Настільки високі показники працездатності рухомого складу забезпечено чітко діючою службою профілактичного ремонту. Високошвидкісні поїзди регулярно проходять технічний огляд.

У 1989 році почали експлуатувати західну гілку TGV Атлантичної лінії високошвидкісної залізниці Париж – Ле-Ман. Роком пізніше було відкрито рух швидкісних поїздів на південно-західній гілці цієї лінії до міста Тур.

У Парижі велика частина лінії прокладена в критих галереях. Це дало змогу підвищити безпеку. Уздовж магістралі облаштовані пішохідні та велосипедні доріжки, розбиті квітники і газони. У густонаселеній

місцевості для зниження рівня шуму і вібрації вздовж лінії встановлено захисні бар'єри та екрани. Для проходження через лінію диких тварин облаштовано десять спеціальних переходів, засіяних травою.

У межах подальшого розвитку мережі західноєвропейських швидкісних залізниць у Франції був побудований TGV Північ для зв'язку з Лондоном, через тунель під протокою Ла-Манш, з Бельгією, Нідерландами і ФРН. Крім того, були з'єднані всі три лінії TGV.

Високошвидкісні поїзди створили Німеччина, Італія, Японія, США, Австралія. На сьогодні розробляють нові напрямки надшвидкісного руху. Система Hyperloop поміщає капсули в транспортний тунель із відкачаним звідти повітрям і намагається розігнати їх до дуже високої швидкості, щоб скоротити час у дорозі для пасажирів і вантажів. Ентузіасти системи стверджують, що Hyperloop вдасться розвивати швидкість до 1000 км/год.

Відомо, що ідею транспортної системи Hyperloop першим запропонував у 2013 році глава компанії Tesla Ілон Маск. В околицях Лос-Анджелеса на спеціальному полігоні завдовжки в милю відбулися перші випробування дослідних поїздів. Найшвидшим виявився потяг, побудований групою студентів із Німеччини.

«Відштовхувальні капсули» раніше використовували для приведення в рух дослідних моделей. Новий рекорд «відштовхувальна капсула» встановила саме в самотійному русі, навіть коли ще не розігнала. Удосконалення траси може вже в найближчому майбутньому довести швидкість руху капсул до 500 км/год. Проведені випробування свідчать про те, що нова технологія здатна розвивати швидкість, близьку до максимальної, на яку здатний наявний нині наземний транспорт.

Уряд США погодився на спорудження лінії швидкісного поїзда Hyperloop. Підземна лінія має сполучити міста Нью-Йорк і Вашингтон. Поїздка Hyperloop від американської столиці до найбільшого міста країни триватиме лише 29 хв. Лінія надшвидкого поїзда проляже від центральної частини Вашингтона до центра Нью-Йорка. Однак доведеться виконати

багато роботи задля отримання всіх необхідних дозволів, фахівці оптимістично оцінюють шанси на швидке завершення всіх процедур.

Протягом кількох років в Україні експлуатують швидкісні поїзди типу «Інтерсіті+», але поки що їх курсування не є ефективним, оскільки цей рух пасажирських поїздів не є масовим. Перехід на перевезення пасажирів поїздами «Інтерсіті+» стримують наявна кількість швидкісних поїздів, незручний графік їх курсування для поїздок у відрядження та на відпочинок, висока вартість проїзду й значна тривалість поїздки в деякі міста України. Перелічені фактори негативно впливають на впровадження швидкісного руху в Україні і попит користування ними на транспортному ринку пасажирських перевезень.

Сучасний ринок пасажирських транспортних послуг потребує значної швидкості руху, оскільки пасажирів бажають подорожувати в межах України не більш як 6 год комфортно та за низькою вартістю поїздки. На сьогодні сучасні залізничні швидкісні перевезення не відповідають таким вимогам і на деяких напрямках руху почали програвати на транспортному ринку літакам бюджетних компаній та автобусам класу люкс.

Для відвоювання на ринку пасажирських транспортних послуг своєї ніші Українська залізнична швидкісна компанія мусить усунути вказані недоліки, а АТ «Укрзалізниця» – реконструювати залізничну інфраструктуру для курсування поїздів зі швидкостями до 200 км/год, що потребує значних коштів.

Для подальшого підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень і витіснення на деяких напрямках руху авіаційного транспорту в Україні необхідно побудувати ізольовані магістралі для швидкості руху поїздів 300-350 км/год, включити Українську високошвидкісну мережу до євразійського транспортного простору та залучити для будівництва високошвидкісних магістралей (ВШМ) приватний капітал, оскільки держава сама не в змозі виділити такі кошти.

Кожна людина у своєму житті використовує ресурси, які їй потрібні для комфортного існування. Їх чотири: власні життєві сили, матеріальні блага, грошові кошти і строк активного життя. Останній ресурс є найбільш важливим, оскільки від нього залежить якість життя людини. Раціонально використовуючи цей ресурс, людина отримує в житті більше грошей, матеріальних і духовних цінностей, може ефективно відновлювати свої життєві сили за рахунок відпочинку. Мешканці України в середньому 10 разів на рік користуються послугами залізничного транспорту і бажають отримати від поїздки максимальне задоволення, яке безпосередньо залежить від її комфортності та часу перебування в дорозі.

Скорочення часу поїздки впливає на обсяги вирішення виробничих питань, збільшення темпів розвитку бізнесу, отримання додаткових доходів підприємствами та задоволення від відпочинку. Усі країни Європи вирішують цю проблему за рахунок впровадження швидкісних і високошвидкісних залізничних перевезень із використанням поїздів нового покоління, які забезпечують швидкість руху до 200 км/год на сучасній залізничній мережі і до 500 км/год – на ізольованих високошвидкісних магістралях.

Метою підвищення швидкості пасажирських поїздів у країнах світу є створення конкуренції іншим видам транспорту в пасажирському русі; залучення додаткових пасажирів на залізничний транспорт за рахунок скорочення часу поїздки; підвищення ефективності пасажирських перевезень за рахунок скорочення кількості одиниць рухомого складу.

6.2.2. Особливості тарифоутворення на перевезення пасажирів у поїздах класу Інтерсіті+

Тарифоутворення на перевезення пасажирів поїздами класу Інтерсіті+ визначає механізм формування тарифів на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні денними швидкісними поїздами

класу Інтерсіті+ (IC+) із маршрутною швидкістю 90 км/год і більше, його застосовують під час встановлення органами виконавчої влади та перевізником тарифів на послуги суб'єктів природних монополій і суб'єктів господарювання на суміжних ринках. Воно базовано на методі, розрахованому на основі витрат (собівартості).

Розраховують тарифи відповідно до запланованих на рік (на підставі фактичних) обсягів перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+), економічно обґрунтованих планованих витрат, визначених на підставі державних і галузевих нормативів витрат ресурсів, ставок податків і зборів (обов'язкових платежів) у плановому періоді. До розрахунку тарифів включено плановий прибуток, розмір якого є достатнім для забезпечення перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) і виконання інвестиційних програм у період регулювання [15].

Тарифи мають 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 і бюджетних відрахувань відповідно до чинного законодавства України.

У цьому тарифі виділено *моторвагонну складову 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 і витрати на збут.

Витрати, які можуть бути віднесені до витрат на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+), визначають і відображують згідно із Законом України «Про природні

монополії», Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку 16 «Витрати», затвердженим Наказом Міністерства фінансів України від 31 грудня 1999 року № 318, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 19 січня 2000 року за № 27/4248 (далі П(С)БО 16 «Витрати»), галузевою інструкцією з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України (далі Галузева інструкція), затвердженою згідно з чинним законодавством.

До розрахунку тарифів на пасажирські залізничні перевезення у внутрішньому сполученні денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) не включають витрати, передбачені частиною третьою статті 9 Закону України «Про природні монополії», а саме:

- суми безнадійної дебіторської заборгованості та відрахування до резерву сумнівних боргів;
- суми визнаних штрафів, пені, неустойки;
- суми коштів або вартість товарів, що добровільно перераховують (передають) іншим юридичним і 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 визначені в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Розраховуючи тарифи на пасажирські залізничні перевезення у внутрішньому сполученні денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+), ураховують витрати, які згідно з Податковим кодексом України слід враховувати для обчислення об'єкта оподаткування податком на прибуток підприємств (крім витрат, визначених частиною третьою статті 9 Закону України «Про природні монополії»).

Перелік і склад статей калькулювання собівартості перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) встановлює АТ «Укрзалізниця» відповідно до П(С)БО 16 «Витрати». Доходи і витрати з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України обліковують у галузевій статистичній звітності.

У галузевій статистичній звітності кожного господарства відокремлені витрати за перевезення пасажирів залізничним транспортом, у тому числі без урахування витрат на приміські пасажирські перевезення, у калькуляції собівартості перевезень пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні.

Повну собівартість перевезення одного пасажира у внутрішньому сполученні денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) розраховують за формулою

$$S = (P_i^{\kappa} + P_i^n) + \frac{[(V_i^{\kappa} + V_{MB}^n) + (M_i^{\kappa} + M_{MB}^{\kappa}) \times P_{бр}]}{P_{нас}} \times L, \quad (6.11)$$

де P_i^{κ} – інфраструктурна складова квиткової частини по ПКО, грн, у розрахунку на одного відправленого пасажира;

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

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

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

L – відстань перевезення, км;

V_i^{κ} – інфраструктурна складова квиткової частини по ОР за вагоно-кілометри, грн;

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

M_i^k – інфраструктурна складова квиткової частини по ОР за тонно-кілометри брутто, грн;

M_{MB}^k – моторвагонна складова квиткової частини по ОР за тонно-кілометри брутто (витрати електроенергії на 1 ткм брутто і денному швидкісному поїзді класу Інтерсіті+(IC+)), грн.

Планові величини кожної окремої складової собівартості пасажирських перевезень денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+(IC+) визначають розрахунковим методом, за яким розмір складових визначають за результатами аналізу рівня фактичних витрат у базовому періоді з урахуванням необхідності їх корегування у прогнозованому (плановому) періоді.

Корегують з урахуванням основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України та змін обсягів перевезень.

Планову величину витрат на оплату праці персоналу, що задіяний у перевізному процесі, розраховують за формулою

$$ОП = ФОП \times K, \quad (6.12)$$

де $ФОП$ – фонд оплати праці персоналу, що задіяний у перевізному процесі, за базовий період, грн;

K – коефіцієнт корегування, який встановлено розрахунковим шляхом на основі положень Галузевої угоди між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та профспілками на прогнозний (плановий) період.

Розмір відрахувань на соціальні заходи визначають нормативним методом у межах норм і нормативів, передбачених чинним законодавством.

Планову величину матеріальних витрат розраховують за формулою

$$MB = (M + П + E) у I_{пром}/100 \quad (6.13)$$

де M – витрати на сировину і матеріали в базовому періоді, грн;

$П$ – витрати на паливе в базовому періоді, грн;

E – витрати на електроенергію в базовому періоді, грн;

$у$ – коефіцієнт зміни обсягу перевезень пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) (визначають як відношення прогнозного обсягу перевезень до фактичного обсягу в базовому періоді);

$I_{пром}$ – індекс цін виробників промислової продукції у прогнозованому (плановому) періоді, %.

Планову суму амортизаційних відрахувань визначають виходячи із їхньої величини за базовий період з урахуванням залишкової вартості та строку корисного використання, програм оновлення і вибуття основних засобів впродовж прогнозного (планового) періоду.

Плановий розмір інших витрат у прогнозованому (плановому) періоді визначають на підставі фактичних витрат у базовому періоді з урахуванням змін обсягів перевезень, основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України.

Розраховують тариф і оцінюють плановий прибуток для врахування в тарифах на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+).

Розрахунковий прибуток розраховують за формулою

$$РП=IC+ПК, \quad (6.14)$$

де PP – розрахунковий прибуток, грн;

IC – інвестиційна складова, грн;

PK – витрати, пов'язані з обслуговуванням позикового капіталу, грн.

Інвестиційну складову використовують на фінансування заходів, спрямованих на реалізацію затверджених у встановленому порядку інвестиційних програм за рахунок коштів суб'єктів господарювання, які задіяні в перевезеннях пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) і принципами повернення позикового капіталу.

Кошти, які використовують як джерело фінансування інвестиційної програми державної підтримки та/або кошти спеціального фонду Державного бюджету України, не підлягають включенню до інвестиційної складової.

Кошти, які використовують як джерело фінансування інвестиційної програми державної підтримки та/або кошти спеціального фонду державного бюджету, надані на зворотній основі, відносять до позикового капіталу.

Інвестиційну складову визначають на основі розроблених і в установленому порядку затверджених інвестиційних програм і розраховують за формулою

$$IC = K - A - I, \quad (6.15)$$

де K – загальна сума коштів для фінансування інвестиційних програм у прогностному (плановому) періоді, грн;

A – амортизаційні відрахування у прогностному (плановому) періоді, грн;

I – кошти інших джерел фінансування інвестиційних програм, крім власних коштів, які передбачено отримати у прогностному (плановому) періоді, грн.

Загальну суму коштів для фінансування інвестиційних програм у прогностному (плановому) періоді розраховують за формулою

$$K = \Phi III + PKm, \quad (6.16)$$

де ΦIII – кошти, необхідні для фінансування капітальних інвестицій, передбачені інвестиційною програмою в частині перевезення пасажирів, грн;

PKm – кошти для повернення у прогностному (плановому) періоді позикового капіталу, залученого для фінансування капітальних інвестицій, грн.

Кошти для повернення у прогностному (плановому) періоді позикового капіталу розраховують за формулою

$$PK_T = \sum_{j=1}^m PK_{Tj}, \quad (6.17)$$

де j – кількість договорів на залучення позикового капіталу ($j = 1, 2, \dots, m$);

PK_{Tj} – розмір відшкодування основної суми позикового капіталу за j -м договором протягом періоду регулювання, грн. Значення PK_{Tj} визначено фінансовим планом суб'єкта господарювання.

Сума коштів для повернення позикового капіталу не може перевищувати суму власних коштів, які призначені для фінансування інвестиційної програми.

Суму коштів для фінансування інвестиційних програм визначають на підставі розроблених і затверджених в установленому порядку інвестиційних програм.

Витрати, пов'язані з обслуговуванням позикового капіталу, у прогностному (плановому) періоді визначають відповідно до укладених угод із фінансово-кредитними установами, лізингодавцями.

Рівень тарифів на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) у внутрішньому сполученні визначають на основі собівартості перевезень у прогностному (плановому) періоді з урахуванням коефіцієнтів розрахункового прибутку в частині інвестиційної складової та розрахункового прибутку без інвестиційної складової:

$$T_{nac} = S \times (1 + \kappa_{inv} + \kappa_{\Delta PP}) , \quad (6.18)$$

де κ_{inv} - коефіцієнт розрахункового прибутку в частині інвестиційної складової,

$$\kappa_{inv} = \frac{IC}{E_{nac}^{прог} \times (100 - R_{np})} \times 100 , \quad (6.19)$$

де $E_{nac}^{прог}$ – витрати на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) у внутрішньому сполученні у прогностному (плановому) періоді, грн,

$$E_{nac}^{прог} = E_{nac}^{факт} \times (\alpha_{nac}^{зал} \times \gamma + 1 - \alpha_{nac}^{зал}) \times (\beta_{ам}^{факт} + \beta_{оп}^{факт} \times \frac{I_{зн}}{100} + (1 - \beta_{ам}^{факт} - \beta_{оп}^{факт}) \times \frac{I_{пром}}{100}) , \quad (6.20)$$

де $E_{nac}^{факт}$ – витрати на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) у внутрішньому сполученні в базовому періоді, грн;

$\alpha_{пас}^{зал}$ – питома вага залежних витрат у поточних витратах на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) у внутрішньому сполученні за базовий період, частка;

$\beta_{ам}^{факт}$ – питома вага амортизаційних відрахувань у поточних витратах на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) у внутрішньому сполученні за базовий період, частка;

$\beta_{оп}^{факт}$ – питома вага витрат на оплату праці з відрахуваннями на соціальні заходи в поточних витратах на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) у внутрішньому сполученні за базовий період, частка;

$I_{зп}$ – зростання розміру заробітної плати, %;

R_{np} – ставка податку на прибуток, %;

$\kappa_{\Delta PP}$ – коефіцієнт розрахункового прибутку без інвестиційної складової,

$$\kappa_{\Delta PP} = \frac{PP - IC}{E_{пас}^{прог}}. \quad (6.21)$$

Запитання для самоконтролю

1. Які складові містить тариф на перевезення пасажирів?
2. Які складові виокремлено у квитковій частині?
3. Які складові виокремлено у плацкарті?
4. На чому базовано тарифоутворення для перевезення пасажирів залізницею?
5. Які компоненти не враховують пасажирські тарифи?

6. Що визначає базовий період у тарифоутворенні для перевезення пасажирів залізницею?
7. Які витрати компенсує вагонна складова пасажирського тарифу?
8. Які саме витрати включають витрати за початково-кінцевими операціями в пасажирських перевезеннях?
9. Які витрати компенсує інфраструктурна складова тарифу щодо пасажирських перевезень?
10. Яку частину вартості проїзду компенсує квиткова частина?
11. Що компенсує локомотивна складова пасажирських перевезень?
12. Що компенсує плацкарта?
13. Від чого залежить величина плацкарти?
14. Якої маршрутної швидкості стосується тарифоутворення для поїздів класу ІС+?
15. У яких поїздах до вартості проїзду входить моторвагонна складова тарифу?
16. З урахуванням чого корегують собівартість пасажирських перевезень?
17. За якими категоріями вагонів здійснюють перевезення пасажирів у поїздах локомотивної тяги?
18. Для яких умов розраховують тарифи на перевезення пасажирів у поїздах локомотивної тяги?
19. Для яких поїздів встановлюють тарифи у внутрішньому сполученні в плацкартних вагонах?
20. Для яких вагонів встановлюють тарифи у внутрішньому сполученні в денних поїздах?

РОЗДІЛ 7. ТАРИФИ І ПОРЯДОК РОЗРАХУНКІВ ЗА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

7.1. Загальні підходи для тарифоутворення на вантажні перевезення

Переважна частина автомобілів знаходиться в недержавній власності, що сприяє складанню досить конкурентного середовища у сфері перевезення вантажів автомобільним транспортом і впливає на тарифоутворення для перевезення вантажів. Тарифи мають забезпечувати покриття витрат автотранспортних підприємств для виконання перевезень і створення накопичень (прибутку) з урахуванням конкурентоспроможності підприємства. Тарифи періодично переглядають, відображуючи зміни на транспортному ринку.

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

- відрядні тарифи на перевезення вантажів;
- тарифи на перевезення вантажів за умови платних автотонно-годин;
- тарифи за погодинне користування вантажними автомобілями;
- тарифи з покілометрового розрахунку;
- тарифи за перегін рухомого складу;
- виключні, на перевезення масових навалочних вантажів автомобілями-самоскидами;
- тарифи на перевезення вантажів дрібними відправками;
- тарифи за експедиторські та інші послуги: вантажно-розвантажувальні роботи, складські операції – передбачають оплату за додаткові послуги (крім власне перевезення), які виконують автотранспортні підприємства;
- 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;
- інші.

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

7.2. Тарифи на перевезення вантажів, виконуване автомобільним транспортом

Розглянемо детальніше Прейскурант № 13-01-02 «Тарифи на перевезення вантажів та інші послуги, які виконуються автомобільним транспортом». Цей документ містить дев'ять розділів.

Розділ 1. Відрядні тарифи. Плата за перевезення вантажів встановлена залежно від розміру відправки, відстані перевезення і класу вантажу. Плату диференційовано залежно 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. Диференційовано також плату за перевезення вантажів автомобілями-самоскидами, які працюють поза кар'єром, залежно від відстані перевезення та класу вантажу.

На перевезення вантажів автомобілями-самоскидами в кар'єрах і з кар'єрів установлена знижена плата (виключні тарифи).

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

Клас вантажу визначають у відповідності з чинною номенклатурою і класифікацією вантажів. Номенклатура – це алфавітний список вантажів, у якому значно менше найменувань, ніж у ЄТСНВ. У ньому наведені узагальнені найменування вантажів із зазначенням роду пакування і тари, яку використовують, що впливає на рівень тарифу. Розподіл вантажу на тарифні класи на всіх відстанях перевезення встановлений у прямій пропорційній залежності від ступеня використання вантажопідйомності автомобіля.

За перевезення вантажів, не передбачених номенклатурою і класифікацією вантажів, плату стягують за класом вантажів, які відповідають фактичному ступеню використання вантажопідйомності автомобіля зі стандартним кузовом.

Клас вантажу	Коефіцієнт використання вантажопідйомності
--------------	--

1	1,0;
2	0,71 ... 0,99;
3	0,51 ... 0,70;
4	0,41 ... 0,50.

Якщо коефіцієнт використання вантажопідйомності автомобіля нижче 0,41 за умови повного завантаження за габаритом (або об'ємом) із використанням нарощених бортів, плату за перевезення 1 т вантажу визначають шляхом ділення тарифу, встановленого для першого класу вантажів, на фактичний коефіцієнт використання вантажопідйомності автомобіля.

Перевозячи завантажені і порожні універсальні контейнери, розмір відправки визначають за сумарною номінальною масою бруто контейнерів, що перевозять за тарифами першого класу. З поверненням порожніх контейнерів плату стягують із коефіцієнтом 0,7. В окремих тарифах ураховано нормативний час простою автомобіля в пунктах навантаження і вивантаження. За простій автомобіля, пов'язаний із виконанням додаткових операцій, плату стягують за кожну хвилину диференційовано для автомобілів вантажопідйомністю: до 4 т; більше 4 т і до 7 т, більше 7 т і до 10 т, більше 10 т.

Коли використовують окремі тарифи, відправкою вважають кількість вантажу, підготовлену замовником до перевезення з одного пункту навантаження в один пункт вивантаження та оформлену товарно-транспортним документом. Розмір відправки визначають у договорі на перевезення виходячи з її умов, структури рухомого складу і особливості технології доставлення вантажів.

Плату за перевезення вантажу одного і того самого замовника із заїздами в проміжні пункти стягують за тарифними ставками, які відповідають сумарній масі відправок і відстані від пункту першого навантаження до пункту останнього вивантаження.

За перевезення в одному автомобілі вантажів різних класів одного замовника плату визначають за класом вантажу, що відповідає фактичному ступеню використання вантажопідйомності автомобіля для цього перевезення.

За неповного завантаження автомобіля через надання замовником до перевезення вантажу в кількості меншій від маси відправки, яка заявлена, плату стягують із розрахунку всієї кількості вантажу, яка вказана в заявці.

За масових перевезень вантажовідправник зобов'язаний використовувати завантаження кожного автомобіля до повної вантажопідйомності або місткості кузова. У рахунках, поданих замовнику за перевезення, плату за недовантаження вказують окремо.

Розділ 2. Тарифи за погодинне користування вантажними автомобілями. Застосовують на внутрішньозаводських, внутрішньоскладських та інших перевезеннях, коли за умовами роботи неможливий облік вантажів, що перевозять, за масою. Плату стягують за кожну годину користування і кожний кілометр пробігу залежно від вантажопідйомності автомобіля.

Плату за перевезення за погодинними тарифами розраховують за формулою

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

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

$P_{\text{аз}}$ – плата за 1 автомобіле-годину користування, грн;

P – плата за 1 км пробігу, грн;

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

Час, який оплачує замовник, визначають як різницю між часом відправлення автомобіля від замовника і прибуття до нього (за вирахуванням часу обідньої перерви і відпочинку водія), плюс час подавання автомобіля до замовника і повернення на автотранспортне підприємство (нульовий пробіг). Нульовий пробіг визначають із розрахунку швидкості руху 30 км/год.

Загальний час користування, який оплачує замовник, округляють із точністю до 0,5 год. При цьому час менше 0,5 год ураховують як 0,5 год, а більше 0,5 год – повну годину.

Відстань подавання рухомого складу до замовника і перевезення від замовника на автотранспортне підприємство (АТП) визначає АТП за списками (довідниками) відстаней.

Час простою рухомого складу з вини АТП і пробіг, пов'язаний із ремонтом і заправленням протягом зміни, замовник не оплачує.

Розділ 3. Тарифи за користування вантажними автомобілями з покілометрового розрахунку. Плата за кожний кілометр пробігу встановлена залежно від вантажопідйомності автомобіля.

Ці тарифи застосовують:

- за подавання або повернення автомобіля до пункту першого навантаження або від пункту останнього вивантаження, якщо обидва пункти знаходяться за межами населеного пункту, у якому розташоване АТП. При цьому оплачують найкоротший пробіг;

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

- пробіг автомобіля своїм ходом для роботи поза місцем його постійного знаходження строком більш ніж одну добу і з поверненням назад;

- буксирування транспортних засобів, що належать замовнику.

Розділ 4. Тарифи на перевезення вантажів автомобільним транспортом на умовах платних автомобіле-годин. Плату стягують за перевезення вантажів бортовими автомобілями за кожну автомобіле-годину роботи з перевезення вантажів і за кожний кілометр пробігу автомобіля з вантажем. Ці тарифи застосовують за відсутності умов використання відрядної системи оплати праці у зв'язку з неповним використанням вантажопідйомності і місткості автомобілів.

Платні автотонно-години визначають як суму автотонно-годин:

- за час руху автомобіля з вантажем за нормою;

- час фактичного простою автомобіля в пунктах навантаження і вивантаження за вирахуванням у половинному розмірі часу його затримки в цих пунктах із вини вантажовласника понад установлені норми.

За затримку автомобіля під навантаженням чи вивантаженням понад встановлені норми з вантажовідправників і вантажоодержувачів-замовників автотранспорту стягують штраф.

Розділ 5. Тарифи за користування вантажними таксомоторами. Плату за перевезення дрібних партій вантажів (за заявками або разовими замовленнями) вантажними таксомоторами стягують із замовників:

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

За зворотний пробіг таксомотора від місця звільнення його замовником плату не стягують.

Розділ 6. Тарифи за доставлення (перегін) рухомого складу. Застосовують у разі доставлення (перегону) автомобільного транспорту з автомобільних заводів-виробників, а також під час капітального ремонту і після капітального ремонту. Плату стягують за кожну операцію рухомого складу за 1 км доставлення (перегону).

Розділ 7. Договірні тарифи. Встановлюють за узгодженням між АТП і замовниками на перевезення вантажів та інші послуги, які не підпадають під дію Прейскуранту, а також у випадку особливих умов перевезень і послуг, що висуває замовник. Договірні тарифи визначають із моменту підписання договору керівником АТП і замовником, якщо не обумовлені інші умови.

Для перевезення вантажів за разовим замовленням узгодження договірної тарифу може бути оформлене без протоколу. У цьому випадку на документі, за яким оформляють замовлення на перевезення, замовник зазначає, що оплата гарантована.

Для узгодження договірної тарифу АТП надає замовнику калькуляцію собівартості перевезень (послуг) і необхідні матеріали з обґрунтування витрат, що калькують.

Слід зазначити, що на сучасному рівні розвитку ринкових відносин в Україні договірні тарифи є основними у сфері вантажних перевезень автотранспортом.

7.3. Надбавки і знижки. Тарифи і збори за інші послуги

Розділ 8 Прейскуранту № 13-01-02 «Тарифи на перевезення вантажів та інші послуги, які виконуються автомобільним транспортом» стосується саме надбавок і знижок. У ньому передбачені зміни тарифної плати залежно від різних критеріїв. Плату підвищують (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 застосовують відповідні надбавки (зазвичай від 25 до 35 %).

За перевезення цегли в контейнерах, пакетах, піддонах або інших засобах, які належать як АТП, так і вантажовласникам, на бортових автомобілях (крім спеціально обладнаних) плату стягують за фактичну масу (брутто) вантажу із застосуванням відповідної надбавки (зазвичай близько 15 %). При цьому у зворотному напрямку з перевезенням порожніх контейнерів, пакетів, піддонів або інших засобів плату не стягують.

За перевезення вибухових речовин плату підвищують на 30 %, стиснених і зріджених газів у балонах на спеціальних автомобілях – на 15 %. При цьому за укриття балонів брезентом та іншими матеріалами додаткову плату не стягують.

Керівники АТП мають право знижати або підвищувати, де це економічно доцільно, тарифи на перевезення вантажів та інші послуги.

Розділ 9. Тарифи і збори за інші послуги. Додаткові збори стягують за користування контейнерами (за виключенням спеціальних і саморозвантажувальних), знімними кузовами та обмінними півпричепами, що належать АТП. Розмір зборів залежить від довжини рейсу,

вантажопідйомності його рухомого складу та кількості діб знаходження в замовника обмінних контейнерів, кузовів і півпричепів.

Збір за зберігання на складах АТП вантажів у стандартному пакуванні і збір за приймання і видавання вантажів (крім витрат на вивантаження-навантаження) стягують за кожну тонну брутто диференційовано для закритих приміщень і відкритих майданчиків.

Плату за зберігання вантажів стягують не менше, ніж за одну календарну добу, і не менше, ніж за одну тонну. Неповну календарну добу приймають за повну. Зберігаючи вантаж масою більше 1 т неповну півтонну (маса до 0,5 т) не оплачують, а 0,5 т і більше враховують як повну тонну.

За затримку на складі вантажу понад норму часу, яка встановлена договором, крім плати за зберігання стягують також плату за тонни брутто невивезеного вантажу за кожний прострочений день. Збір за переправу автомобілів на суднах чи поромах, а також проїзд через мости відшкодовує замовник у сумі фактичних витрат.

За перевезення вантажів з АТП зазвичай сплачують вантажовідправники. За постійних договірних відносин і рівномірних перевезень розрахунки за узгодженням сторін можуть бути виконані в порядку планових платежів. За разових перевезень зазвичай обов'язкова попередня оплата.

Визначаючи розмір плати за перевезення чи користування автомобілем, необхідно врахувати, що:

- неповні пів кілометра не оплачують, а пів кілометра і більше оплачують як цілий кілометр;
- мінімальна відстань, яку оплачують, – 1 км,
- мінімальний час, який оплачують, – 1 год;

- масу (брутто) вантажу, який приймають для перевезення автотранспортом, округляють із точністю до 0,01 т, при цьому неповні 0,01 т враховують як 0,01 т.

Станом на початок 2025 року тарифи на перевезення автотранспортом, наприклад тент 20 т у внутрішньодержавному сполученні, складали 33-37 грн/км.

Запитання для самоконтролю

1. Від чого залежать відрядні тарифи на автотранспорті?
2. На скільки груп диференційовані відрядні тарифи за масою відправки?
3. Як встановлюють плату для перевезення вантажів автомобілями-самоскидами в кар`єрах і з кар`єрів?
4. Звідки беруть відстань перевезення для визначення перевізних плат на автотранспорті?
5. У відповідності з чим визначають клас вантажу на автотранспорті?
6. Скільки класів вантажів на автотранспорті?
7. Для якого класу вантажу найменший коефіцієнт використання вантажопідйомності автомобіля?
8. За який час стягують плату за простій автомобіля, пов`язаний із виконанням додаткових операцій?
9. Коли застосовують тарифи на погодинне користування автомобілями?
10. За що стягують плату за погодинного тарифу?
11. Від чого залежить погодинний тариф?
12. Як визначають час у наряді?
13. Як визначають пробіг автомобіля?

14. Як округляють загальний час користування автомобілем, який оплачує замовник?

15. Від чого залежать тарифи на користування вантажними автомобілями з покілометрового розрахунку?

16. Коли використовують тарифи за користування вантажними таксомоторами?

17. Які тарифи є основними у сфері вантажних перевезень автотранспортом?

18. Для перевезення яких вантажів застосовують надбавки до тарифів на автотранспорті?

19. За що стягують додаткові збори на автотранспорті?

20. Що мають забезпечувати тарифи автотранспортному підприємству?

РОЗДІЛ 8. ТАРИФИ НА РОБОТИ І ПОСЛУГИ, НАДАВАНІ ВАНТАЖОВЛАСНИКАМ МОРСЬКИМИ ПОРТАМИ. СИСТЕМА ВАНТАЖНИХ ТАРИФІВ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ І ТАРИФИ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ

8.1. Тарифи на роботи і послуги, що надають вантажовласникам морські порти

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

Ставки за рухому операцію встановлені для 14 класів вантажів, між якими розподілені вантажі. Розподіл вантажів за класами проведено з урахуванням їхнього 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 з перевезенням найбільший об'єм вантажного приміщення, тому для них встановлені найбільш високі ставки. Для вантажів XIV класу, для яких потрібно найменше об'єму, встановлені найнижчі ставки.

Стоянкові ставки встановлені окремо для портів навантаження і вивантаження [14]. Ці ставки в каботажному плаванні диференційовані залежно від трудомісткості переробки для 16 груп вантажів. Ставки для 16-ї групи є найбільш низькими, а для першої – найбільш високими. Стоянкові ставки поділяють на загальні і спеціалізовані. Загальні встановлені для вантажів кожної групи в кожному порту або портовому пункті окремо. Спеціальні застосовують для визначеного вантажу в конкретному порту виходячи з конкретних умов та індивідуальних витрат

на виконання вантажних та інших робіт, що входять до стоянкової операції.

У Єдиній тарифно-статистичній номенклатурі вантажів морського транспорту, на відміну від залізничного, навпроти кожної тарифної позиції зазначені клас за рухомою операцією, група за стоянковою операцією (навантаження, вивантаження) і група для визначення ставок плат за переробку.

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

Загалом перевізну плату за перевезення вантажу на морському транспорті розраховують за формулою

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

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

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

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

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

Q – кількість вантажу, що перевозять, т.

У зовнішньоторговельних перевезеннях ціну морського перевезення відображують у вигляді *фрахту*, тобто ціни перевезення, яка встановлена в кожному окремому випадку між судновласником (перевізником) і вантажовідправником (фрахтувальником) [24].

Прикладом можуть бути тарифи морського фрахту на поромних лініях Іллічівськ – Поті/Батумі і Варна – Поті/Батумі.

Безпечні експортно-імпортні вантажі в універсальному чотиривісному рухомому складі і цистернах на лініях Іллічівськ –

Поті/Батумі (відстань перевезення відповідно 1007 і 1080 км) і Варна – Поті/Батумі перевозять за базовим тарифом – 1750 дол. США за вагон.

Транзитні безпечні вантажі на цій лінії перевозять із коефіцієнтом $K = 0,9$ до базового тарифу.

Вантажі у рефрижераторних секціях перевозять за базовим тарифом із використанням підвищувального коефіцієнта $K = 1,5$; порожнього вагона-агрегата – за транзитною ставкою фрахту 1575 дол. США.

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

Порожній власний і орендований рухомий склад вантажовласників перевозять за ставкою 500 дол. США за вагон.

Негабаритний вантаж (з використанням вагона-прикриття) перевозять 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 тощо. Порядок їх визначення і застосування викладено у Збірнику тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України [14]. 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 встановлюють 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»** розуміють операції з навантаження, розміщення і укладання вантажу в транспортному засобі, щоб забезпечити не тільки збереження, безпеку вантажу, а і перевезення – рейс судна або вагона, пересування автомобіля, автотрейлера з вантажем тощо.

До цих робіт також належить низка маніпуляцій із 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 із доставленням вантажу від продавця до покупця. Навіть у тих випадках, коли їх оплачує вантажовідправник або одержувач, вибір виконавця робіт – стивідора – не може не цікавити перевізника.

Від кваліфікації персоналу, оснащеності механізмами залежить якість та інтенсивність вантажно-розвантажувальних робіт, на виконання яких часто може бути витрачено до 40–50 % загального експлуатаційного часу транспортного засобу. Не випадково тому загальною тенденцією є прагнення перевізника взяти на себе функцію, якщо не платника, то хоча б замовника вантажно-розвантажувальних робіт та інших термінальних операцій.

Часто стивідорні операції поділяють на дві категорії: «вантажні роботи на борту» і «вантажні роботи на терміналі». Найбільш оптимальним для власника транспортного засобу є здійснення однією, ще краще власною дочірньою, фірмою всього комплексу стивідорного обслуговування.

Тальманське обслуговування включає підрахунок вантажу під час завантаження в транспортний засіб (судно) і вивантаження з транспортного засобу (судна).

Зазвичай, крім підрахунку вантажу, тальмани виконують ряд важливих супутніх операцій: перевірка стану вантажних місць, якість пакування, маркування, відповідність маркування даним вантажних документів.

Вони інформують агента судновласника та експедитора вантажовласника про всі помічені ними пошкодження вантажу та інші виявлені порушення і відступи від умов контракту. Тальманським фірмам доручають обмірювати вантажні місця на причалі або складі. У деяких портах їм доручають також контроль за виконанням норм вантажних робіт стивідорними фірмами, а їхні свідоцтва складають основу розрахунків сталійного часу.

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

Контракти на стивідорне і тальманське обслуговування зазвичай підписують агенти і експедитори на основі «Договору комісії» (із державними фірмами) або «Договору агентування» від імені агента, експедитора (із приватними фірмами).

Безперервний процес контейнеризації вантажів, механізації та автоматизації перевалочних операцій підтримує постійне перевищення пропозиції стивідорних послуг відносно попиту на них. Гостра конкуренція на ринку стивідорного обслуговування дає змогу перевізникам та експедиторам часто домагатися значних поступок у разі редагування умов стивідорних контрактів і знижок з опублікованих тарифів (останнє оформляють конфіденційним додатком – адендумом).

Стивідорний контракт визначає правові відносини між замовником і виконавцем робіт і містить ставки на їх оплату, також у ньому визначають усі комерційні умови угоди (строки проведення вантажних робіт або норми навантаження та вивантаження і їхню вартість); форму оплати (погодинна, відрядна, відрядно-прогресивна); конкретну форму оплати (акредитив, аванс, готівка); порядок оплати (через агента, експедитора, безпосередньо замовником).

Крім того, у стивідорних контрактах у додатку зазначають умови:

- оплати простоїв вантажника з вини перевізника;
- оплати робіт бригад у понаднормові години, святкові дні, обід, вихідні;
- бази тарифу – одне вантажне місце або вагова тонна;
- правил обмірювання вантажних місць;
- зміни розміру ставки залежно від розміру перевізного засобу;
- підвищення ставки за вагу вантажу;
- кранових витрат;
- накладних витрат тощо.

Тарифи на стивідорні операції встановлені з урахуванням трудомісткості перевалки і можуть містити до 100–150 позицій.

Тарифну ставку можуть стягувати за одиницю об'єму або обробку окремого місця (у тарифі містяться правила обмірювання і вказаний виконавець операції обмірювання – стивідор, тальман). Для спрощення користування тарифами вантажі можуть бути згруповані в класи (зазвичай від 10 до 12), а також диференційовані за варіантами вантажних робіт: «трюм – причал», «трюм – наземний транспорт» тощо; відрізнятися за видами пакування і габаритами місць [25]. На дрібні партії штучних вантажів встановлено підвищені ставки тарифів.

Усі роботи, що мають непостійний характер виробництва, виділяють у категорію додаткових, які замовляють і сплачують окремо:

- переукладання вантажу в трюмах або з вивантаженням на берег;
- сортування вантажу за коносаментними партіями;
- підрахунок і перевірка стану вантажу, якщо ці функції покладено на стивідорну, а не тальманську фірму, тощо.

У договорі або додатках до нього має бути встановлений порядок актування страхових випадків як щодо працівників, так і перевізних засобів і пристроїв у разі їх пошкодження.

Стивідорне обслуговування за кордоном має ряд особливостей.

У країнах із розвиненою економікою стивідорні компанії зазвичай є приватними підприємствами, у країнах, що розвиваються, – державними та напівдержавними. Розрізнені стивідорні підприємства об'єднуються в підприємницькі асоціації за країнами і регіонами.

У більшості портів світу стивідорні компанії виконують увесь комплекс вантажних операцій як на судні, так і березі, включаючи складські операції.

Однак є чимало портів, де вантажні роботи поділені на стивідорні і термінальні операції. Відповідно їх виконують двома контракторами – стивідором і термінальним оператором [21]. Такий поділ обов'язків поширений на контейнерних терміналах, де найчастіше через перевантаженість причалів контейнери після вивантаження з судна транспортують за межі порту в спеціально відведені для їх зберігання і обробки місця – «контейнерне депо».

У такому випадку судновласник стає стороною у двох контрактах: стивідорному (зі стивідорною компанією) і термінальному (із термінальним оператором). Така схема роботи менш зручна для судновласника, оскільки виникають проблеми, пов'язані з переходом відповідальності за збереження контейнерів і вантажу з передаванням їх від стивідора до термінального оператора. Виникають труднощі і в разі поділу витрат між двома операторами.

З таких умов судновласник прагне укласти контракт із компанією, що має ліцензію на виконання всього комплексу робіт – стивідорних і термінальних.

8.2. Система вантажних тарифів річкового транспорту

Протяжність судноплавних шляхів складає 4,8 тис. км. Річковий транспорт України перевозить різні вантажі, у тому числі кам'яне вугілля, руду, метали, брухт, нафту і нафтопродукти, мінеральні будівельні матеріали, хлібні вантажі.

До складу річкового флоту входять *самохідні судна, несамохідні судна (баржі)* різного призначення, *буксири* (судна без власних вантажних приміщень, але з силовою установкою), які призначені для буксирування несамохідних суден.

У 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 диференціюють залежно від сфери використання, виду перевезення і сполучення, розміру партії вантажу, виду шляху і належності до окремих пароплавств. Різний рівень плат за перевезення в 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.

Залежно від сфери використання річкові тарифи поділяють:

- на загальні;
- виключні;

- спеціальні;
- місцеві.

Залежно від виду перевезень тарифи поділяють на тарифи з перевезення:

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

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

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

За видами (розмірами) відправок річкові тарифи поділяють:

- на судові – розраховують за тоннажними ставками, які обчислені за схемами для суховантажів за визначену норму завантаження суден;
- збірні відправки – тарифи на перевезення вантажів і буксирування плоту новими водними шляхами, які освоюють;
- контейнерні і дрібні відправки – розраховані аналогічно до судових, але за більш високими тарифними ставками.

Залежно від виду сполучень розрізняють тарифи у водному внутрішньому і змішаному залізнично-водному сполученнях.

Річкові тарифи за видом шляху поділяють на тарифи:

- магістральних шляхів;
- малих річок.

Тарифи на вантажні перевезення річковим транспортом мають забезпечити покриття витрат пароплавств на виконання перевезень та одержання відповідного прибутку з урахуванням ситуації на

транспортному ринку країни. Як основу побудови тарифів на перевезення вантажів річковим транспортом можна розглядати Тарифне керівництво № 3-р (Прейскурант № 14-01).

Порядок визначення перевізної плати на річковому транспорті такий:

- з'ясовують вихідні дані, до яких належать найменування вантажу, його маса, вид сполучення, пункти відправлення і призначення, прямування, вантажопідйомність судна тощо;
- за Алфавітним покажчиком до номенклатури вантажів знаходять, до якої групи і позиції належить вантаж;
- за тарифною номенклатурою (Тарифне керівництво № 3-р, розд. Б) знаходять вказану групу і позицію вантажу і за ними визначають номер тарифної схеми, що встановлена для певного пароплавства;
- залежно від відстані за схемою і розрахунковою таблицею обчислюють плату за перевезення.

Для визначення тарифної ставки необхідно ознайомитися з виключними тарифами і, якщо вони встановлені для такого перевезення, плату розраховують у відповідності з ними.

Плату за перевезення вантажів дрібними і збірними партіями стягують за дійсну масу вантажу (брутто) без урахування технічних норм завантаження суден.

За додаткові роботи і послуги (завантаження і вивантаження вантажів, їх зберігання, експедиторські та інші роботи) стягують додаткові збори згідно з розд. А Прейскуранта № 14-01.

8.3. Тарифи на повітряному транспорті

Сумарно вантажообіг усіх видів транспорту частка повітряного транспорту не перевищує 1 %. Повітряним транспортом перевозять переважно вантажі матеріально-технічного постачання промислових

підприємств (65–75 % обсягів перевезень); швидкопсувні вантажі (15–20 %), інші вантажі (деякі товари широкого споживання та особливо цінні вантажі).

Крім перевізної роботи, цивільна авіація виконує розпилення добрив і 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.

Матеріально-технічна база повітряного транспорту складається з повітряних суден, аеропортів, повітряних трас, авіаційно-технологічної бази та авіаремонтних заводів. До повітряних суден належать *літаки* та *гелікоптери*.

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 у два-три рази вищий за залізничний тариф на перевезення вантажів зі швидкістю пасажирських поїздів.

Тарифні ставки на планові авіаперевезення ранніх овочів і фруктів встановлюють у розмірі 70 % вантажного тарифу.

На повітряному транспорті встановлені окремі тарифи на «замовлені рейси» (чартер), коли за заявками організацій або підприємців органи цивільної авіації виділяють для разових перевезень спеціальні літаки. Оплату таких перевезень здійснюють на пільгових умовах із розрахунку планової тривалості польоту в обох напрямках, виходячи зі ставок за літако-годину чи літако-кілометр.

Перевезення ранніх овочів і винограду спеціально виділеними літаками за замовленими рейсами оплачують тільки в одному напрямку з розрахунку вантажопідйомності літака від фактичної маси вантажу.

Ставки загальних і спеціальних тарифів за спеціально виділені за замовленнями літаки диференційовані залежно від районів проходження повітряної лінії, а за спеціально виділені літаки – залежно від їхніх типів.

Тарифи на перевезення гелікоптерами регулярними повітряними лініями, які передбачені розкладом, встановлюють у подвійному розмірі відносно тарифів на перевезення літаками. Подвоєння тарифу на перевезення гелікоптерами не застосовують на повітряних лініях між пунктами, які мають аеродроми, що придатні для посадки і злітання літаків.

Начальникам територіальних управлінь цивільної авіації та командирам окремих авіагруп надано право встановлювати і застосовувати пільгові і сезонні тарифи на вантажні перевезення із знижкою до 30 % з довантаженням рейсових літаків за договорами з підприємствами, організаціями, підприємцями.

На повітряному транспорті, як і на інших видах транспорту, застосовують збори за додаткові операції, пов'язані з перевезеннями вантажів. Однак, на відміну від інших видів транспорту, за переадресування вантажів, крім збору і відповідного тарифу за новим маршрутом, з вантажовласника стягують усі витрати, пов'язані з переадресуванням (перевантаження, пакування тощо). Збір за оголошення цінності вантажу з перевезенням стягують у розмірі 1 % з оголошеної цінності.

Запитання для самоконтролю

1. Яка система лежить в основі вантажних тарифів морського транспорту?
2. За який вимірник стягують витрати за рухому операцію на морському транспорті?

3. За який вимірник стягують витрати за стоянкову операцію?
4. На скільки класів поділені вантажі на морському транспорті?
5. З урахуванням чого проведено розподіл вантажів за класами?
6. Для яких портів встановлені стоянкові ставки?
7. Що зазначено в ЄТСНВ морського транспорту?
8. Як поділяють тарифи з перевезення на морському транспорті?
9. Що враховує перевізна плата за перевезення вантажу?
10. Що таке «фрахт»?
11. Який поділ річкових тарифів від сфери використання?
12. Чого стосуються загальні тарифи на річковому транспорті?
13. Як називають тарифи на перевезення нафти і буксирування?
14. Як поділяють річкові тарифи за видами (розмірами) відправок?
15. Як поділяють річкові тарифи за видами сполучень?
16. Як поділяють річкові тарифи за видом шляху?
17. Що включає матеріально-технічна база повітряного транспорту?
18. Що належить до повітряних суден?
19. Від чого залежать загальні тарифи повітряного транспорту?
20. Що таке «чартер»?

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Чорний В. В. Конкуренстоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика: монографія. Київ: ДЕТУТ, 2012. 401 с.
2. Вантажні перевезення на залізничному транспорті: підручник / О. В. Лаврухін, Д. І. Мкртичян, М. Ю. Куценко та ін. Харків: УкрДУЗТ, 2021. Ч. 2. 239 с.
3. Прохорченко А. В. Залізничні системи з вертикальним розділенням. Європейська модель. Дніпро: Ліра, 2022. 315 с.
4. Романович С. В., Козар Л. М., Запара В. М. Виробнича логістика та управління виробництвом: навч. посіб. Харків: УкрДАЗТ, 2007. 302 с.
5. 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. *Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту*. Харків: УкрДАЗТ, 2004. Вип 62. С. 83-93.
6. Колесникова Н. М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: монографія. Київ: КУЕТТ, 2007. 349 с.
7. Колесникова Н. М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення: формування, функціонування та розвиток: монографія. Київ: КУЕТТ, 2006. 564 с.
8. Чорний В. В. Організаційно-економічні засади ефективної тарифної політики залізниць на ринку міжнародних вантажних перевезень: дис. ... канд. екон. наук: 08.04.01. Київ, 2010. 259 с.
9. Колесникова Н. М., Бакаєва І. Г., Чорний В. В. Формування доходів від залізничних перевезень в умовах вертикально-інтегрованої системи управління. *Збірник наукових праць ДЕТУТ*. 2012. № 19. С. 54-57.

10. Запара В. М., Бауліна Г. С., Запара Я. В., Продащук С. М. Обґрунтування необхідності оновлення тарифної системи вантажних перевезень залізничним транспортом України в сучасних умовах. *Тези доповідей I Міжнар. наук.-техн. конф. «Інтелектуальні транспортні технології» (24-30 січня 2020 р.)*. Трускавець-Харків: УкрДУЗТ, 2020. С. 59-61.

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

12. Тарифна політика залізниць держав-учасниць СНД на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на 2022 фрахтовий рік. URL: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%A2%D0%9F%202022%20%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%BD.pdf>.

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

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

15. Методика розрахунку тарифів на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+). URL: <http://npa.iplex.com.ua/doc.php?uid=1207.2082.0>.

16. Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів: Тарифне керівництво № 1. Київ: Транспорт України, 1998. 413 с.

17. Тарифне керівництво № 4 залізниць України. Київ: Транспорт України, 2001. 403 с.

18. Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Вплив підвищення вантажних залізничних тарифів на національну економіку. *Економіка України*. 2021. № 12. С. 44-56.

19. Вантажні перевезення: як розв'язати тарифний вузол.
URL: <https://biz.censor.net.ua/columns/3019606/>.
20. Україні потрібна реформа залізниці, а не штучні зміни класів віджиганих тарифів. URL: <https://www.minprom.ua/digest/269145.html>.
21. Гуцалюк О. М., Ремзіна Н. А. Методичні основи формування єдиного наскрізного тарифу мультимодальних перевезень. *Центральноукраїнський науковий вісник. Економічні науки*. 2020. № 4(37). С. 169-176.
22. Європейський досвід реформування залізничного транспорту.
URL: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/rail/index.html>.
23. Open access to rail infrastructure - Poland's experience.
URL: <https://www.railinsider.com.ua/vidkrytyj-dostup/>.
24. Чиж Л. П., Хотєєва Н. В., Качура К. О. Формування тарифу на перевезення вугілля морським транспортом. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. № 20. Ч. 3. С. 134-138.
25. Портові збори для суден різних класів, ЦЕВ.
URL: <https://drive.aooale.eom/file/d/T58rZwHVdZtErMaK69EWmZxC16v83CpK/view>.
26. Tang Z., Qin J., Liu H., Du X., Sun J. Optimal decisions of sharing rate and ticket price of different transportation modes in inter-city transportation corridor. *Journal of Industrial Engineering and Management*. 2015. Vol. 8, № 5. P. 1731–1745. doi: <http://dx.doi.org/10.3926/jiem.1669>.
27. Behar A., Venables A. J. Transport costs and international trade. *Handbook of Transport Economics*. Oxford, 2010. № 488. P. 25.
URL: http://works.bepress.com/alberto_behar/17/.

**Порядок перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним
транспортom**

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури

України 08 жовтня 2013 року № 782

Зареєстровано в Міністерстві юстиції

України 15 жовтня 2013 року

за № 1762/24294

I. Загальні положення

1. Цей Порядок визначає процедуру перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортom у межах України та пов'язані з ними послуги і застосовуваний у разі зміни органами виконавчої влади рівня державних регульованих тарифів на послуги суб'єктів природних монополій і суб'єктів господарювання на суміжних ринках.

2. Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортom у межах України та пов'язані з ними послуги (далі тарифи) підлягають щорічній індексації до початку нового фінансового року відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1392 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортom у межах України».

II. Підстави та механізм перегляду тарифів

1. Підставою для зміни рівня тарифів є зміна умов їх встановлення, що не залежать від господарської діяльності залізниць, зокрема зміна

ставок податків, зборів (обов'язкових платежів), рівня заробітної плати відповідно до актів законодавства, генеральної угоди між Кабінетом Міністрів України, всеукраїнськими об'єднаннями профспілок і всеукраїнськими об'єднаннями організацій роботодавців, а також галузевої угоди між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та Радою профспілок залізничників і транспортних будівельників на фінансування соціального розвитку, соціального захисту залізничників виробничого персоналу, цін і тарифів на паливно-енергетичні та матеріальні ресурси тощо.

2. Тарифи переглядають і змінюють у разі настання хоча б однієї з таких умов:

1) рівень доходів від звичайної діяльності не забезпечує відшкодування поточних витрат залізниць. Нестачу доходів для покриття поточних витрат від звичайної діяльності (досягнення загального рівня беззбитковості) розраховують за формулою

$$\Delta D = E_{зв} + P_{пр} - D_{зв} - \Delta D_{пас}^{ind.mar.}, \quad (Д.1.1)$$

де $E_{зв}$ – витрати зі звичайної діяльності (без урахування витрат, визначених частиною третьою статті 9 Закону України «Про природні монополії», і податку на прибуток) у прогнозованому (плановому) періоді, тис. грн;

$P_{пр}$ – загальна сума витрат із податку на прибуток, яка складається з поточного податку на прибуток з урахуванням відстрочених податкового зобов'язання і податкового активу, розрахована виходячи з чинних тарифів на перевезення вантажів і пасажирів, тис. грн;

$D_{зв}$ – доходи від звичайної діяльності залізниць (без урахування доходів, визначених частиною третьою статті 9 Закону України «Про

природні монополії»), у тому числі доходи від перевезення вантажів і пасажирів, у прогностному (плановому) періоді в умовах чинних тарифів, тис. грн;

$\Delta D_{nac}^{ind.tar.}$ – прогнозне збільшення доходів від перевезення пасажирів за умови підвищення тарифів у прогностному (плановому) періоді, тис. грн.

Витрати зі звичайної діяльності в прогностному (плановому) періоді розраховують з урахуванням витрат з операційної діяльності, фінансових, інших (інвестиційних) витрат, пов'язаних з основною діяльністю.

Витрати у прогностному (плановому) періоді розраховують відповідно до запланованих на наступний рік обсягів перевезень із використанням економічно обґрунтованих планових витрат, визначених з урахуванням вимог законодавства на підставі державних і галузевих нормативів використання матеріальних і паливно-енергетичних ресурсів, необхідної для виконання робіт середньооблікової кількості працівників і розміру середньомісячної заробітної плати, ставок податків і зборів (обов'язкових платежів) тощо.

Витрати, об'єктивне нормування яких неможливе, розраховують з урахуванням фактичних витрат за поточний рік, основних прогностних макропоказників економічного і соціального розвитку України в плановому періоді (прогностного індексу цін виробників промислової продукції), схвалених відповідною постановою Кабінету Міністрів України, і змін обсягів перевезень.

Методи і норми нарахування амортизації основних засобів, інших необоротних матеріальних і нематеріальних активів вибирають відповідно до законодавства;

2) не вистачає коштів на здійснення капітальних інвестицій, необхідних для фінансування інвестиційної програми у прогностному (плановому) періоді в частині перевезення вантажів.

Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом переглядають після внесення змін до затвердженої інвестиційної програми.

Нестачу коштів на здійснення капітальних інвестицій розраховують за формулою

$$\Delta K = IC_0 - IC_1, \quad (\text{Д.1.2})$$

де IC_0 – інвестиційна складова, визначена відповідно до Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженої Наказом Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2013 року № 418, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 27 червня 2013 року за № 1082/23614, на основі розроблених і затверджених інвестиційних програм до внесення змін до цих програм;

IC_1 – інвестиційна складова, визначена відповідно до Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженої Наказом Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2013 року № 418, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 27 червня 2013 року за № 1082/23614, на основі розроблених і затверджених інвестиційних програм після внесення змін до цих програм.

3. Потребу в доходах від вантажних перевезень у прогностному (плановому) періоді розраховують:

1) у разі настання умов, визначених підпунктами 1 та 2 п. 2 цього додатка, за формулою

$$D_{\text{вн потр}}^{\text{ван}} = D_{\text{вн}}^{\text{ван}} + \Delta D + \frac{\Delta K}{100 - R_{\text{пр}}} \times 100, \quad (\text{Д.1.3})$$

де $D_{\text{вн потр}}^{\text{ван}}$ – потреба в доходах від перевезення вантажів у межах України та на прогностний (плановий) період, тис. грн;

$D_{\text{вн}}^{\text{ван}}$ – доходи від перевезення вантажів у межах України в прогнозованому (плановому) періоді в умовах діючих тарифів, тис. грн;

$R_{\text{пр}}$ – ставка податку на прибуток, визначена згідно з чинним законодавством, %;

2) у разі настання умови, визначеної підпунктом 2 п. 2 цього додатка за формулою, тис. грн,

$$D_{\text{вн потр}}^{\text{ван}} = D_{\text{вн}}^{\text{ван}} + \frac{\Delta K}{100 - R_{\text{пр}}} \times 100. \quad (\text{Д.1.4})$$

4. Індекс зміни рівня тарифів (r) розраховують за формулою, %,

$$r = \frac{D_{\text{вн потр}}^{\text{ван}}}{D_{\text{вн}}^{\text{ван}}} \times 100. \quad (\text{Д.1.5})$$

5. Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України змінюють в розмірі, що не перевищує розрахованого індексу зміни рівня тарифів (r) і не є нижчим від індексу цін виробників промислової продукції відповідно до основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України, схвалених відповідною Постановою Кабінету Міністрів України.

6. Фінансово-економічне обґрунтування необхідності зміни рівня тарифів складають відповідно до обсягів перевезень за звітний і прогнозний періоди за формами, наведеними в додатках до цього Порядку.

7. Звіт про виконання плану освоєння капітальних інвестицій у звітному періоді та план освоєння капітальних інвестицій у прогнозованому (плановому) періоді в частині перевезення вантажів складають за наведеною формою в додатку до цього Порядку.

Коефіцієнти для ТК № 1

Відповідно до Наказу Міністерства інфраструктури України від 22.06.2022 року № 441 «Про внесення зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» починаючи з **0 год 29.06.2022 року** розрахунок плати за вантажні перевезення буде здійснюватися за тарифами Збірника тарифів із застосуванням коефіцієнтів:

- для **вантажів першого класу** (044, 082, 101-103, 141, 142, 161, 181, 182, 191, 231 (крім 231072), 232 (крім 232253, 232272, 232395, 232408, 232412, 232427, 232431, 232446, 232450, 232465, 232472), 234 (крім 234047), 241 (крім 241464, 241479), 242 (крім 242128), 245, 253, 281, 291, 301, 304, 431-436, 485483, 485661, 487169, 488049, 488161, 488392, 542072 (в універсальних вагонах), 692) – **4,083**;
- **вантажів другого класу** (011-018, 021, 022, 024, 041-043, 051-053, 061-063, 071, 073, 074, 078, 081, 091-093, 111, 112, 123, 124, 126, 151-153, 171, 201, 221-225, 226021, 233, 243, 244, 246, 251, 254, 255, 263, 264, 292, 302, 303, 381087 – легкові автомобілі у спеціалізованих вагонах для перевезення легкових автомобілів, 474, 481, 482146, 488477, 505, 515091, 541, 542 (крім 542072 в універсальних вагонах), 563, 564, 571, 595, 601, 602, 662, 693 (крім 693157 із провідниками), 694, 711035, 724, рейки (321) і частини залізничного рухомого складу і верхньої будови колії (414), які перевозять на адресу підприємств залізничного транспорту) – **4,729**;

- **вантажів третього класу** (023, 031, 054, 072, 075-077, 094, 121, 122, 125, 127, 131-133, 211-215, 226069, 226106, 252, 256, 261, 262, 265-268, 311-316, 321 (крім рейок, які перевозять на адресу підприємств залізничного транспорту), 322-324, 331-333, 351, 361, 362, 371, 381 (крім 381087 – легкові автомобілі у спеціалізованих вагонах для перевезення легкових автомобілів), 391 (крім 391159, 391464, 391479, 391483, 391498), 401-405, 411-413, 414 (крім тих, які перевозять на адресу підприємств залізничного транспорту), 415-418, 421 (крім 421034, 421161, 421180, 421195, 421208, плату за перевезення яких визначають за тарифними схемами 14 і 17, 421212), 422, 423, 441-443, 451-454, 461-467, 471-473, 475, 482-485 (крім 482146, 485483, 485661), 486, 487 (крім 487169), 488 (крім 488049, 488161, 488392, 488477), 489, 515 (крім 515091), 516, 517, 574, 591-594, 611, 621-626, 631-635, 641, 651-654, 661, 671, 681-685, 711-713 (крім 711035, 711073, 711374), 721-723, 725, 726, 731, 732, 741, 742, 751-758) – **6,327;**
- **продуктів харчування** (501-504, 511-514, 521, 551-556, 561, 562, 572, 573, 581-584) (ВТ нр 1028) – **3,307;**
- **енергетичних газів** (226 (крім 226021, 226069, 226106), 711073, 711374) (ВТ нр 1002) – **4,418;**
- **вантажів у великотоннажних контейнерах і порожніх великотоннажних контейнерів** (усі коди, 391159, 391464, 391479, 391483, 391498) (ВТ нр 2001); **вантажів у рефконтейнерах, що перевозять на зчехах із дизель-генератором** (ВТ нр 2003) – **3,082;**
- **порожніх великотоннажних контейнерів перевізника** (391479, 391483) у власних вагонах (тарифна схема 14.1) (ВТ нр 2013) – **3,205;**

- **вантажів у середньотоннажних контейнерах і порожніх середньотоннажних контейнерів** (усі коди, 391159, 391464, 391479, 391483, 391498) (ВТ нр 2002) – **4,112;**
- **вагонів із провідниками** (421161, 693157) і **порожніх вагонів** (421034, 421180, 421195, 421208) перевізника, власних та орендованих, плату за перевезення яких визначають за тарифними схемами 14 та 17:

а) з-під вивантаження **вантажів першого і другого тарифних класів**, щебеню та баласту (щебеню) для доріг, перліту, піску, гранвідсіву, шлаків, золи, солі та концентрату мінерального «Галіт», продуктів харчування та енергетичних газів під наступне навантаження або під накопичення вагонів для наступного навантаження та з накопичення вагонів з-під вивантаження цих вантажів під наступне навантаження; рефрижераторних вагонів і критих, переобладнаних із рефрижераторних вагонів, фітінгових платформ, вагонів для перевезення легкових автомобілів і контрейлерних перевезень (усі перевезення) (ВТ нр 2005) – **3,205;**

б) вивантаження **вантажів третього тарифного класу** під наступне навантаження або під накопичення вагонів для наступного навантаження та з накопичення вагонів з-під вивантаження цих вантажів під наступне навантаження; із провідниками; у(із) ремонт(у); пересилання після вивантаження на промивання, пропарювання, дезінсекцію та дезінфекцію; в інших випадках (ВТ нр 2006) – **5,139;**

- **щебеню та баласту (щебеню) для доріг, перліту, піску, гранвідсіву, шлаків, золи, солі, концентрату мінерального «Галіт»** (231072, 232253, 232272, 232395, 232408, 232412, 232427, 232431, 232446, 232450, 232465, 232472, 234047, 235, 236, 241464, 241479, 242128, 271, 341, 531) (ВТ нр 1003) – **2,882;**

- **домашніх речей** (691) (ВТ нр 1004) – **1,285;**

- **швидкопсувних вантажів і латексу** (041-043, 051-053, 563, 564, 571, 574, 591-595, 601, 602, 451078, 451082):

а) які перевозять у рефрижераторних секціях (ВТ нр 1006) – **6,327;**

б) рефрижераторних секціях Укррефтрансу (ВТ нр 1005) – **3,082;**

- **швидкопсувних вантажів** (551-555, 561, 572, 573, 581-584):

а) які перевозять у рефрижераторних секціях (ВТ нр 1029) – **5,085;**

б) рефрижераторних секціях Укррефтрансу (ВТ нр 1030) – **2,484;**

- **негабаритних вантажів** (ВТ нр 2007); **контрейлерних відправок** (ВТ нр 2008); **спеціальних вантажів** (ВТ нр 2009) – **5,139;**

- **військових вантажів** (тарифна схема 15) (ВТ нр 2010) – **4,675;**

- **проїзду провідників** (тарифна схема 16), **тарифів, плат і зборів**, що вказані в розд. II і III Збірника тарифів; **плати за користування вагонами і контейнерами**, що вказана в розд. V Збірника тарифів, – **5,139.**

Для коду 421212 застосовувати коефіцієнт, який встановлений для вантажу, що потребує прикриття.

Віднесення вантажу до певного тарифного класу для нарахування тарифу визначають за цією вказівкою. Тарифні класи, зазначені в ЄТСНВ, відкорегувати відповідно до цієї вказівки.

Ц-3-91/1011-22 від 28.06.2022

ПРЕДМЕТНИЙ ПОКАЖЧИК

Автоматичний розрахунок 60	Державна підтримка 80, 186, 206
Агрегована витратна ставка 50	Джерело покриття 60
Акордна ставка 224	- фінансування 80, 186, 206
Амортизація 23, 53	Додаткові збори 60, 92, 101-103, 134
Базовий період 70, 73, 77, 81, 82, 180	Доступ недискримінаційний 31
Буксирування 223, 229, 230, 234	- рівноправний 31
	Дохід 29, 33, 40, 44
	Дохідні надходження 24, 30
Вагова категорія 148	
Валюта тарифу 135, 143	Економічна доцільність 44, 142, 218
Витрати 8, 20, 32, 33, 36, 43, 44, 47	
- експлуатаційні 47	ЄТСНВ 17, 98, 99, 213
- операційні 30	
Відправка автомобільна 212	Закордонне плавання 12, 13
- вагонна 106, 128, 129	Збірник тарифів 17, 18, 27, 33, 35
- дрібна 211, 230	Збори 10, 60, 92, 98, 101, 103
- збірна 106, 107, 230	Знижка 11, 17, 105, 172-176
- контейнерна 107, 128, 129, 230	
- контрейлерна 107, 128, 129	Інвестиційна складова 70, 78, 181
- суднова 230	Індекс зростання цін 22, 23
Відрядна система 216, 226, 227	Індексація 21, 24, 40
Відшкодування 24, 32, 48, 80, 139	
Внутрішня побудова 11	Каботаж 12, 13, 222
	Калькуляція 47, 62, 73, 94, 203, 217
Галузева статистична звітність 73	Квиткова частина 183, 203, 204
Гармонізована номенклатура 7, 142	Квиток 179, 181
	Коефіцієнт використання 213

Коефіцієнт зміни обсягу 78, 205

- корегування 77, 184, 204

- перерахунку 143

- поправочний 148, 171

Компенсація 24, 36

Компенсування витрат 33

Лінійне перевезення 13

Методика розрахунку 39, 70

Методичні рекомендації 60

Надбавка 11, 218

Номенклатура витрат 43

Одинична ставка 12, 47

- розхідна ставка 47

Округлення плат і зборів 114, 169

Оператор інфраструктури 31, 33

Операція початково-кінцева 47, 52

- руху 61-63, 73, 180

- стивідорна 227, 228

- стоянкова 223

- термінальна 228

Особливі умови 49, 115, 217

Параметр собівартості 50, 51, 67

Перевезення внутрішнє 20, 29, 30

- експортне 12, 28, 35, 142

Перевезення імпорتنє 12, 35, 142

- лінійне 13

- трампове 13

- транзитне 12, 74, 133, 145

Перевізник 31, 32, 38, 101, 103, 107

Перегін рухомого складу 211, 217

Перехресне субсидування 24, 27, 36

Плановий прибуток 71, 180, 184

Плата за використання вагона 117

- за користування 92, 114

Платні автотонно-години 216

Плацкарта 181

Плацкартна частина 183, 203, 204

Позиковий капітал 78-80, 184, 185

Покілометровий розрахунок 211, 216

Попередня оплата 219

Прейскурант 11, 13, 16, 212, 217

Прибуток 21, 25, 29, 32, 33, 71, 78

- розрахунковий 205

Програмне забезпечення 60, 61, 82

Програмний комплекс 60

Процедура актуалізації 61

Пряме міжнародне сполучення 100

Разове перевезення 217, 219, 232

Регулювання 11, 13, 27, 34, 36, 61, 71

Рентабельність 10, 24, 27, 33, 44

Рівень тарифів 14, 32, 44, 81, 186

Розподіл тарифів 38

Розмежування функцій 31, 68	Тариф вантажний 52, 232
Розрахункова маса 111, 168, 171	- виключний 11, 211, 213, 229, 231
Розрахунково-аналітичний метод 76	- відрядний 212
	- вільний 10, 13, 34, 60, 103, 126
Складова вагонна 7, 35, 51, 74, 180	- двоставочний 16, 32, 43, 44, 46
- інвестиційна 184, 205	- державно-регульований 35, 104
- інфраструктурна 35, 50, 71, 75, 107	- диференційований 12, 13, 212, 223
- локомотивна 41, 50, 53, 71, 74, 181	- договірний 10, 13, 92, 103, 211
- моторвагонна 201, 204	- загальний 11, 47, 105, 230, 233
Складові тарифу 9, 33, 35, 52, 61, 62	- місцевий 230
Собівартість 21, 32, 33, 41, 44, 73	- пасажирський 180
- повна 201, 203	- пільговий 105, 233
Ставка базова 50, 117, 118, 170	- погодинний 211, 215
- наскрізна 176	- прозорий 9, 32, 33, 40, 238
- за перевезення 218	- пропорційний 11, 12
- ПКО 32, 50	- сезонний 233
- рухому операцію 33, 46, 222, 223	- спеціальний 230, 233
Сталійний час 226	- схемний 12
Стаття витрат 60, 62, 70, 181	- табличний 12
Стивідорне обслуговування 225	- у вантажному рейсі 117
Структура тарифу 70, 181	- у порожньому рейсі 117
Стягнення платежів 101, 162, 166	- уніфікований 39
Суховантаж 223, 230	Тарифна група 102
Схема диференціювання 44	- модель 32, 38, 74
	- політика 9, 34, 140
Таксомотор 217	- ставка 21, 46, 50, 139, 214, 232
Таксування 98, 101	- схема 11, 32, 46, 49, 117-119
Тальманське обслуговування 225	Тарифне керівництво 98-100, 231
Тариф базовий 17, 33, 52, 100, 102	Тарифний клас 17, 99

Тарифний пояс 46, 170, 173	Фрахтувальник 12, 226
Тарифоутворення 38-40, 179, 211	Фрахтова ставка 13
Транзитна залізниця 135, 136	
Транзитний тариф 35, 134, 135, 139	Ціноутворення 13, 14, 21, 24, 27, 34
- єдиний 134, 142	
- міжнародний 134, 142	Чартер 232
Ф інансовий результат 28, 44	Ш естизначний код вантажу 99
Фрахт 223	Штрафи 72, 103, 104, 134, 135, 182

Навчальний посібник

Запара Віктор Мефодійович,
Запара Ярослав Вікторович,
Шапатіна Ольга Олександрівна
та ін.

ТАРИФНА ПОЛІТИКА НА ТРАНСПОРТІ

Відповідальний за випуск Запара Я. В.

Редактор Ібрагімова Н. В.

Підписано до друку 05.05.2025 р.
Умовн.-друк.арк. 14,5. Тираж . Замовлення № .
Видавець і виготовлювач Український державний університет
залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Феєрбаха, 7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.