

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТАРИФІВ НА ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Дудка Т.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, tvdudka@meta.ua., orcid.org/0000-0001-7365-2403

Пересада Т.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, tata.peresada@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9158-4387

Дудко А.Ю., Національний транспортний університет, Київ, Україна, ad0980171842@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4902-4471

Солоденко Ю.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, juliya.solodenko@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2650-0655

FEATURES OF THE FORMATION OF TARIFFS FOR CARGO TRANSPORTATION

Dudka T.V., National Transport University, Kiev, Ukraine, tvdudka@meta.ua., orcid.org/0000-0001-7365-2403

Peresada T.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine tata.peresada@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9158-4387

Dudko A.Y., National Transport University, Kyiv, Ukraine ad0980171842@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4902-4471

Solodenko Y.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine, juliya.solodenko@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2650-0655

Постановка проблеми. Перевезення вантажів – одна з важливих послуг в національній економіці держави, яка продовжує процес виробництва і доводить продукцію до споживачів. Найбільшою гнучкістю і рухливістю відрізняються тарифи на перевезення. Вони формуються не тільки під впливом витратного фактора, але і враховують співвідношення попиту і пропозиції на такі послуги. Принципи визначення тарифів на різних видах транспорту мають одну спільну проблему — зміни у складових собівартості перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження проблеми вивчення тарифів та особливості їх формування зробили такі вчені Т. Войченко, Л.В.Дибчук, Г.О.Пчелинська, І.Кирп, І.Лукашевич-Крутик, І.Мельник, О. Власенко, Б.Черевчук, О.Приймук.

Постановка завдання. Основними цілями статті є: дослідження сутності та принципів формування тарифів, особливості формування тарифів на вантажні перевезення, порядок розрахунку тарифів, на користування вантажними автомобілями.

Виклад основного матеріалу. Систему провізних плат і додаткових зборів, правил їхнього формування, застосування, обчислення і затвердження в установленому порядку називають транспортними тарифами. Вантажні тарифи – це оптові ціни продукції транспорту. Вони є складовою частиною державної політики цін. Тарифи на вантажні перевезення впливають на формування оптових та роздрібних цін на продукцію промисловості, сільського господарства, але і їхня величина залежить від рівня цін на іншу продукцію, які існують в країні, та на імпортові товари.

Перевезення вантажів – найбільш масова виробнича послуга, яка має певну специфіку при укладанні транспортного тарифу. Під продукцією вантажного транспорту розуміється робота, пов'язана з переміщенням вантажів, тобто процес виробництва транспортних послуг збігається з процесом їхнього споживання. Таким чином, специфіка створення транспортного тарифу в тім, що він установлюється на продукцію, що немає речовинної форми.

В сучасних умовах при формуванні тарифів на вантажні перевезення необхідно передбачати наявність особливостей, які повинні впливати на розмір тарифів. Необхідно розглядати не тільки процес перевезення вантажів з позиції технологічних вимог, розміру відправки, відстані та необхідного часу на перевезення, а і з урахуванням сформованої ринкової кон'юнктури, беручи до уваги, яким чином тариф буде впливати на остаточну ціну продукту або послуги.

Для визначення транспортних тарифів зазвичай в основу беруть собівартість перевезення вантажів, яка залежить не тільки від безпосередніх витрат на перевезення, а і від розмірів вантажного потоку, його складу, напрямку руху, виду транспорту та інше. На собівартість перевезень і, відповідно, і на транспортний тариф впливають дві групи чинників.

До першої групи належать чинники, пов'язані безпосередньо з вантажем: його формами і габаритами, необхідністю його зберігання від псування та пошкодження, потреби в його спецобслуговуванні та ін.

До другої групи факторів відносяться характеристики транспортних засобів, які застосовуються для перевезення вантажу. До них належать вантажопідйомність і місткість транспортних засобів, термін його використання, ступінь спеціалізації. Ці чинники можуть значно впливати на собівартість перевезень та на величину транспортного тарифу.

Особливістю ціноутворення на вантажних перевезеннях є те, що ефективність роботи транспортних засобів значною мірою залежить від використання рухомого складу вантажовідправниками і вантажоодержувачами. Тому треба передбачати заходи при встановленні тарифів, що стимулюють підвищення ступеню використання вантажопідйомності та місткості рухомого складу. Продукція транспортної галузі не може бути накопичена на складі, тому необхідно створювати певні резерви пропускну здатності, витрати на які повинні враховуватись у вартості транспортної продукції, тобто в транспортних тарифах.

Однією з особливостей формування тарифів на вантажні перевезення є групування витрат урахуванням технології перевізного процесу, а саме, розподіл витрат за двома стадіями: за початково-кінцевою і безпосередньо руховою операціями. Перша стадія передбачає витрати на утримання рухомого складу під час стоянки, підготовки до завантаження або розвантаження, маневрових робіт та ін., тобто на всі роботи, не пов'язані з рухом. Ці витрати не залежать від дальності перевезення, а тільки від обсягу вантажу. Витрати на другій стадії, тобто рухові операції передбачають витрати по переміщенню вантажу і залежать від дальності перевезення.

Розподіл операцій на початково-кінцеві та рухомі мають велике економічне значення. Це дозволяє встановлювати двохставковий тариф, тобто окремі ставки на нерухомі та на рухомі операції, і більш точно в тарифах на перевезення вантажів враховувати витрати транспортних підприємств.

Для збільшення конкурентоспроможності будь-яке підприємство, в тому числі транспортне повинно інвестувати кошти у власний розвиток в оновлення рухомого складу, в удосконалення технологічних процесів, в технологічне переоснащення, а також в стимулювання та мотивацію праці найманих працівників, повинно отримувати достатній прибуток. Рівень прибутковості, який повинен закладатися у тариф, залежить від виду транспорту, типу перевезених вантажів, виду вантажів та їх класу.

Визначення тарифних ставок в залежності від виду і класу вантажу називається диференціацією по вантажах, а при перевезенні однакових вантажів на різні відстані називається диференціацією по відстанях.

Форма побудови транспортних тарифів може бути різною: диференціальною, пропорційною або акордною. Диференціальні тарифи передбачають зміну тарифної ставки за одиницю виміру вантажу в тій чи іншій закономірності в залежності від відстані перевезення. Як правило, зі збільшенням відстані тарифні ставки зростають.

Пропорційні тарифи передбачають єдині ставки за одиницю транспортної продукції на будь-яких відстанях перевезення, тобто плата зростає прямо пропорційно відстані перевезення.

Акордні тарифи встановлюють у вигляді фіксованих ставок за перевезення вантажу, наприклад, за певну відстань. Застосовується в основному на водному та авіаційному транспорті.

На вантажні транспортні тарифи впливає також вид відправлень в залежності від розміру партії вантажу, який готується до відправлення, а саме мають місце тарифи за вагонні, суднові, автомобільні, контейнерні перевезення, а також дрібні відправки.

Таким чином, утворення тарифів на вантажні перевезення можуть залежати від певних аспектів: від умов транспортування, від витрат на транспортування, від типу товару, що перевозиться, від вартості ресурсів, що використовувались транспортними підприємствами, від ступеня завантаженості транспортного засобу, від відстані та швидкості перевезення.

У сукупності тариф на конкретне перевезення вантажу визначається взаємодією трьох груп чинників: індивідуальних витрат перевізника стану попиту і рівня конкуренції на ринку транспортних послуг. В залежності від того, якої мети хоче досягнути підприємство, на транспортні послуги встановлюють ціни, використовуючи переважно такі методи: витратний, який передбачає відшкодування витрат і максимізацію прибутку; ринковий, при якому тарифи встановлюються під дією попиту і пропозиції, з урахуванням конкуренції та кон'юнктури ринку транспортних послуг; параметричний, коли ціни призначаються на основі параметрів послуги, оскільки точні витрати невідомі. Параметричний метод формування транспортних тарифів застосовується для нових видів

транспортних послуг, з урахуванням їх необхідності, споживчих якостей, а також необхідних витрат на одиницю.

Система утворення тарифів на вантажні перевезення на різних видах транспорту мають свої особливості. Існують залізничні, автомобільні, водні та повітряні перевезення вантажів. Основним перевізником вантажів в Україні є залізничний транспорт, який має значні переваги над іншими.

Встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах країни здійснюється на основі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України. Для визначення вартості перевезення вантажів залізничним транспортом використовують загальні, виняткові, пільгові та місцеві тарифи. Основна маса вантажів в країні перевозиться за допомогою загальних тарифів залізниці. Виняткові тарифи застосовують коли необхідно регулювати вартість перевезення окремих видів сировини для ефективної роботи промисловості, а також змінюючи виняткові тарифи в різні періоди року можна уникнути нерівномірності перевезень по залізницях. Пільгові тарифи застосовують для перевезень вантажів для певних цілей. Місцеві тарифи застосовуються в межах однієї залізниці. Оскільки залізничний транспорт за всіма ознаками являє собою монополію, основна складова тарифу регулюється державою, інші складові тарифу регулюється ринковим або ситуаційним методом. При цьому треба притримуватись однакових умов формування тарифів для підприємств всіх форм власності.

Найбільшою гнучкістю і рухливістю відзначаються тарифи на вантажні автомобільні перевезення, які є одним з найпопулярніших видів транспортних послуг. Вони формуються не тільки під впливом витратного фактора, але в умовах існуючої конкуренції враховують співвідношення попиту і пропозиції на ринку транспортних послуг, де працюють поряд з державними багато середніх і дрібних приватних транспортних підприємств.

Тарифи на автоперевезення мають договірний характер і можуть використатися в різних видах. На сучасному ринку транспортних послуг мають місце тарифи на поїзди, контейнерні відправки, існують тарифи за погодинне користування автомобілем, перегін рухомого складу, дрібні відправки.

Тарифи на автомобільні перевезення поділяються на погодинні та відрядні. Відрядні тарифи є найрозповсюдженішими. Вони застосовуються за умовами пред'явлення замовником підготовленого вантажу із вказівкою його загальної маси, пункту відправлення і пункту призначення, тобто використання відрядного тарифу можливо, коли точно відомо маса вантажу та відстань, на яку необхідно здійснити перевезення. У разі збільшення вантажопідйомності та відстані перевезень, тарифна ставка на 1 км зменшується. При встановленні відрядних тарифів враховується також класність вантажів (4 класу) в залежності від того, наскільки транспорт може бути завантажений.

Погодинні тарифи застосовуються у тих випадках, коли неможливий кількісний облік виконаних перевезень. Ставки погодинних тарифів диференційовані за вантажопідйомністю автомобілю. Складаються вони, як правило, із плати за 1 годину користування автомобілем і додаткової плати за кожний кілометр понаднормативного пробігу.

На морському транспорті для доставки вантажів використовується або тариф, або фрахтова ставка. Якщо вантаж доставляється по системі лінійного судноплавства, тобто за напрямом сталого вантажного потоку, то використовується оголошений тариф і вантаж рухається за розкладом. Якщо перевізна робота здійснюється не в постійних районах плавання, не пов'язаних з постійними портами відвантаження - розвантаження, то застосовується фрахтова ставка, яка встановлюється залежно від кон'юнктури фрахтового ринку і залежить від виду характеристик вантажу, умов рейсу і від собівартості перевезень.

На річковому транспорті транспортні тарифи, пов'язані з перевезенням вантажів, перевантажувальними роботами та іншими послугами визначаються пароплавствами самостійно. В основу тарифів і зборів закладаються планові собівартості послуг, а також граничний рівень рентабельності, встановлений чинним законодавством. Споживачі послуг мають право запросити економічне обґрунтування тарифів і зборів від пароплавства. Водний транспорт є найбільшим перевізником вантажів в міжнароднім сполученні. Для встановлення тарифів а ці послуги судноплавні компанії повинні слідувати положенням Прейскуранта.

Авіаперевезення – доволі дорогий від перевезення вантажів, для якого існують певні обмеження, пов'язані з безпечністю, законністю та ін.. Авіатранспорт застосовують для термінових поставок необхідних вантажів. Формування тарифів на повітряному транспорті відбувається на основі аналізу усіх прямих витрат, аеропортного обслуговування, а також наявного попиту. Вантажні авіа тарифи – це плата за перевезення 1 кг вантажу від пункту відправки до пункту призначення. Вони можуть враховувати загальну вагу і обсяг вантажу, включати оплату завантаження і

розвантаження літака, збереження вантажу і експедиторського обслуговування. Система тарифів диференційована. Основні тарифи поділяються на три категорії:

- звичайні тарифи (застосовуються для вантажів до 45 кг);
- кількісні, що заохочують перевезення великих партій вантажу зі знижками від 25% до 70%;
- мінімальні вантажні збори по дуже дрібним партіям вантажів.

При перевезенні великовагових і негабаритних вантажів авіа тарифи встановлюють на договірній основі.

У нашій державі продовжується створюватися цивілізований ринок перевезення вантажів. Проте ще є багато проблем, в тому числі і в формуванні тарифів на перевезення. Основна проблема – зміни у складових собівартості перевезень. Фінансове навантаження на транспортні підприємства, які займаються вантажними перевезеннями, в останні роки значно зросло. Різко підвищилися ціни на паливо-мастильні матеріали, збільшилися і всі інші витрати. Задача транспортних підприємств як можна більше надавати послуг і тому треба як можна більше приділяти уваги формуванню тарифів на перевезення, оскільки від їх рівня залежить прибутковість та фінансова стабільність транспортної галузі в цілому.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Войченко Т. Особливості тарифоутворення на перевезення внутрішнім водним транспортом. *Новітні технології*. 2017. Вип. 2(4). С.102.
2. Дибчук Л.В., Пчелянська Г.О. Маркетингово-логістична модель дистрибуції на продовольчому ринку. 2019. Проблеми економіки. №3 С.54-60. URL: http://www.problecon.com/export_pdf/problems-of-economy-2019-3_0-pages-64_60.pdf.
3. Карп І. Ціноутворення на ринку пасажирського залізничного транспорту. *Економічний аналіз*. 2013. Вип.12. С.172-175.
4. Лукасевич-Крутник І. Поняття та ознаки транспортних послуг. *Юридичний вісник*. 2016. №2. С.113-117
5. Мельник І., Власенко О., Чеверук Е. Ціноутворення в логістичній системі. *Ефективна економіка*. 2018. №11. С. 1-6.
6. Приймук О. Класифікаційні ознаки методів ціноутворення на продукцію підприємства. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. 2013. Вип. 25. С. 259-270.

REFERENCES

1. Voichenko T. Peculiarities of tariff formation for transportation by inland water transport. *New technologies*. 2017. Issue 2(4). P.102.
2. Dybchuk L.V., Pchelyanska G.O. Marketing and logistics model of distribution in the food market. 2019. Problems of the economy. No. 3, p. 54-60. URL: http://www.problecon.com/export_pdf/problems-of-economy-2019-3_0-pages-64_60.pdf.
3. Karp I. Pricing on the passenger rail transport market. *Economic analysis*. 2013. Issue 12. P.172-175
4. Lukasevich-Krutnyk I. Concepts and features of transport services. *Legal Bulletin*. 2016. No. 2. P.113-117
5. Melnyk I., Vlasenko O., Cheveruk E. Pricing in the logistics system. *Efficient economy*. 2018. No. 11. P. 1-6.
6. Pryymuk O. Classification features of pricing methods for enterprise products. *Collection of scientific papers of the State Economic and Technological University of Transport*. 2013. Issue 25. P. 259-270

РЕФЕРАТ

Дудка Т.В. Особливості формування тарифів на вантажні перевезення / Т.В. Дудка, Т.М. Пересада, А.Ю. Дудко, Ю.М. Солоденко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

У статті досліджено сутність та принципи формування тарифів на вантажні перевезення, обґрунтовано особливості формування тарифів на різних видах транспорту, з'ясовано характер впливу техніко-експлуатаційних показників на собівартість перевезення та тарифи.

Об'єкт дослідження – група чинників які впливають в сукупності на тариф на конкретне перевезення вантажу.

Мета дослідження – вивчення особливості формування тарифів для різних видів транспорту з метою збільшення обсягу послуг і росту прибутковості та фінансової стабільності транспортної галузі в цілому.

Метод дослідження – монографічний, аналітичний.

В сучасних умовах при формуванні тарифів на вантажні перевезення необхідно передбачати наявність особливостей, які повинні впливати на розмір тарифів. Необхідно розглядати не тільки процес перевезення вантажів з позиції технологічних вимог, розміру відправки, відстані та необхідного часу на перевезення, а і з урахуванням сформованої ринкової кон'юнктури, беручи до уваги, яким чином тариф буде впливати на остаточну ціну продукту або послуги.

Для визначення транспортних тарифів зазвичай в основу беруть собівартість перевезення вантажів, яка залежить не тільки від безпосередніх витрат на перевезення, а і від розмірів вантажного потоку, його складу, напрямку руху, виду транспорту та інше. На собівартість перевезень і, відповідно, і на транспортний тариф впливають дві групи чинників.

Особливістю ціноутворення на вантажних перевезеннях є те, що ефективність роботи транспортних засобів значною мірою залежить від використання рухомого складу вантажовідправниками і вантажоодержувачами. Тому треба передбачати заходи при встановленні тарифів, що стимулюють підвищення ступеню використання вантажопідйомності та місткості рухомого складу. Продукція транспортної галузі не може бути накопичена на складі, тому необхідно створювати певні резерви пропускну здатності, витрати на які повинні враховуватись у вартості транспортної продукції, тобто в транспортних тарифах.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТАРИФИ, ЦІНОУТВОРЕННЯ, РУХОМИЙ СКЛАД, ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ, ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ, АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ, МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ, АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ, ПРИБУТКОВІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ.

ABSTRACT

Dudka T.V., Peresada T.M., Dudko A.Y., Solodenko Y.M. Peculiarities of tariff formation for freight transportation. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article examines the essence and principles of the formation of tariffs for freight transportation, substantiates the peculiarities of the formation of tariffs for various types of transport, and explains the nature of the influence of technical and operational indicators on the cost of transportation and tariffs.

The object of the study is a group of factors that affect the tariff for a specific cargo transportation.

The purpose of the research is to study the peculiarities of the formation of tariffs for various types of transport in order to increase the volume of services and increase the profitability and financial stability of the transport industry as a whole.

The research method is monographic, analytical.

In modern conditions, when forming tariffs for freight transportation, it is necessary to anticipate the presence of features that should affect the size of tariffs. It is necessary to consider not only the process of cargo transportation from the standpoint of technological requirements, the size of the shipment, the distance and the necessary time for transportation, but also taking into account the formed market situation, taking into account how the tariff will affect the final price of the product or service.

To determine transport tariffs, the cost of transporting goods is usually taken as a basis, which depends not only on the direct costs of transportation, but also on the size of the cargo flow, its composition, direction of movement, type of transport, etc. The cost of transportation and, accordingly, the transport tariff are affected by two groups of factors.

The peculiarity of freight transportation pricing is that the efficiency of vehicles largely depends on the use of rolling stock by consignors and consignees. Therefore, it is necessary to provide for measures when setting tariffs that stimulate the increase in the degree of utilization of the carrying capacity and capacity of rolling stock. Products of the transport industry cannot be stored in a warehouse, therefore it is necessary to create certain capacity reserves, the costs of which should be taken into account in the cost of transport products, i.e. in transport tariffs.

KEY WORDS: TARIFFS, PRICING, ROLLING STOCK, TRANSPORT SERVICES, TRUCK TRANSPORT, RAIL TRANSPORT, ROAD TRANSPORT, SEA TRANSPORT, AIR TRANSPORT, PROFITABILITY OF THE TRANSPORT INDUSTRY.

АВТОРИ:

Дудка Тамара Вікторівна, доцент Національний транспортний університет, кафедра економіки, e-mail: tvdudka@meta.ua, тел.+380673783603, Україна, 01010, м. Київ, вул.. Омеляновича-Павленка,1, к.313, orcid.org/0000-0001-7365-2403

Пересада Тетяна Миколаївна, доцент Національний транспортний університет, кафедра економіки, e-mail: tata.peresada@gmail.com, тел.+380504444392, Україна, 01010, м. Київ, вул.. Омеляновича-Павленка,1, к.313, orcid.org/0000-0001--9158-4387

Дудко Андрій Юрійович, Національний транспортний університет, кафедра економіки, e-mail: ad0980171842@gmail.com, тел. .+380636465268, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка,1, к.313, orcid.org/0000-0002-4902-4471

Солоденко Юлія Миколаївна, Національний транспортний університет, кафедра економіки, e-mail: juliya.solodenko@gmail.com, тел. .+3800934501949 Україна, 01010, м. Київ, вул.. Омеляновича-Павленка,1, к.313, orcid.org/0000-0003-2650-0655

AUTHOR:

Dudka Tamara Viktorivna, associate professor, National Transport University, Department of Economics, e-mail: Dudkatv255@gmail.com, phone: +380673783603, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenka Street, 1, building 313, orcid. org/0000-0001-7365-2403

Tetyana Mykolaivna Peresada, associate professor, National Transport University, Department of Economics, e-mail: tata.peresada@gmail.com, phone: +380504444392, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenka Street, 1, building 313, orcid.org/0000-0001--9158-4387

Andriy Yuriyovych Dudko, National Transport University, Department of Economics, e-mail: ad0980171842@gmail.com, tel. .+380636465268, Ukraine, 01010, Kyiv, 1 Omelyanovicha-Pavlenka str., room 313, orcid.org/0000-0002-7197-8864

Yu.M. Solodenko, National Transport University, Department of Economics, e-mail: juliya.solodenko@gmail.com, tel. .+380934501949 Ukraine, 01010, Kyiv, 1 Omelyanovicha-Pavlenka street, building 313, orcid.org/0000-0003-2650-0655

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Економіка», Київ, Україна.

Гречан А.П., професор, доктор економічних наук, професор кафедри «Економіка» Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWER:

E.V. Bondarenko, doctor of economics, professor, National Transport University, professor of the "Economics" department, Kyiv, Ukraine.

A.P. Grechan, professor, doctor of economic sciences, professor of the "Economics" department, National Transport University, Kyiv, Ukraine.