

8.2 Формування тарифів на перевезення вантажів і пасажирів автомобільним транспортом

В сучасних умовах господарювання фінансові результати будь-якого підприємства істотно залежать від використовуваного на підприємстві переважного підходу до ціноутворення: *ринкового* або *виробничого (витратного)*.

У межах *ринкового підходу* ціни на послуги є грошовою формою вираження цінності блага, яка виявляється в процесі їх обміну. Головним фактором формування ціни є *кон'юнктура ринку*.

При *виробничому підході* в основу формування цін закладаються виробничі витрати з додаванням до них прибутку та податку на додану вартість.

Ціни на транспортну продукцію підприємств автомобільного транспорту називаються *тарифами* і при їх формуванні використовуються обидва підходи.

При цьому превалювання використання ринкового підходу характерно для формування тарифів на транспортні послуги з перевезення вантажів (*вільні ринкові тарифи*), виробничого підходу – для формування тарифів на транспортні послуги з перевезення пасажирів (*регульовані тарифи*).

Часто тарифи на транспортні послуги з перевезення вантажів називають *договірними*, оскільки відбувається узгодження рівня рентабельності, розмірів прибутку і ціни з замовником.

Механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів автомобільними перевізниками незалежно від їх відомчої підпорядкованості, форми власності та організаційно-правової форми господарювання регламентується положеннями *Наказу Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту»*.

Під час розрахунку тарифу загальний обсяг транспортної роботи та загальна кількість перевезених пасажирів, у тому числі з урахуванням пільгових категорій, які відповідно до законодавства користуються такими правами, обґрунтовуються підприємством на підставі фактичних показників роботи або встановлюються за результатами обстеження пасажиропотоків (табл. 8.1).

Розрахунок тарифів на послуги перевезення

№	Назва	Формула	Пояснення
1	Тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху	$T_M = \frac{(S_{\Pi} + \Pi_{\Pi}) - D_i}{Q_{\Pi}}$	де S_{Π} – планова річна собівартість послуг; Π_{Π} – плановий річний прибуток від надання послуг; D_i – планові річні чисті доходи від інших видів діяльності, пов'язаних з наданням послуг; Q_{Π} – запланований річний обсяг перевезення пасажирів
2	Тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у режимах експресного та маршрутного таксі	$T_M' = \frac{S_{\Pi}' + \Pi_{\Pi}'}{Q_{\Pi}'}$	де S_{Π}' – планова собівартість послуг на маршруті на рік; Π_{Π}' – плановий прибуток від надання послуг на маршруті на рік; Q_{Π}' – запланований річний обсяг перевезення пасажирів.
3	Тарифи на послуги з перевезення пасажирів на приміських, міжміських, міжнародних автобусних маршрутах загального користування	$T_{\text{пр,мм,мн,с}} = \frac{S_{\Pi} + \Pi_{\Pi}}{W_{\Pi}}$	де S_{Π} – планова річна собівартість послуг; Π_{Π} – плановий річний прибуток від надання послуг; W_{Π} – запланована на рік транспортна робота на маршруті
4	Формування тарифів на автобусних маршрутах нерегулярних перевезень	$T_H = S_{\text{пс}} + \Pi_{\text{пс}}$	де $S_{\text{пс}}$ – планова річна собівартість послуг; $\Pi_{\text{пс}}$ – плановий річний прибуток від надання послуг
5	Формування тарифів на послуги таксі	$T_{\text{т(км)}} = \frac{S_{\text{т.км}} + \Pi_{\text{т.км}}}{K_{\text{т.пр}}}$	де $S_{\text{т.км}}$ – планова собівартість 1 км пробігу таксі; $\Pi_{\text{т.км}}$ – плановий прибуток на 1 км пробігу таксі; $K_{\text{т.пр}}$ – плановий коефіцієнт платного пробігу таксі (приймається у розмірі: 0,8 – для міст з населенням понад 1 млн. жителів; 0,75 – для міст з населенням від 500 тис. до 1 млн. жителів; 0,7 – для міст з населенням до 500 тис. жителів).
6	Формування тарифів на послуги перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення	$T_{\text{л.з}} = S_{\text{пс}}^{\text{л.з}} + \Pi_{\text{пс}}^{\text{л.з}}$	де $S_{\text{пс}}^{\text{л.з}}$ – планова собівартість послуги; $\Pi_{\text{пс}}^{\text{л.з}}$ – плановий прибуток за послугу

При формуванні тарифів на пасажирські перевезення слід розрізнити системи *єдиного тарифу* та *диференційованого тарифу*.

Система єдиного тарифу застосовується для міських пасажирських перевезень і встановлюється незалежно від довжини маршруту і дальності поїздки пасажирів. При цьому до уваги береться середня відстань поїздки пасажирів в місті.

У разі застосування *диференційованого тарифу* автобусний маршрут ділиться на тарифні ділянки або тарифні станції.

Існують такі види *диференційованого тарифу*:

- *відрубні тарифи*, при використанні яких весь маршрут ділиться на рівні ділянки з однаковим тарифом за кожен ділянку. Застосовуються в основному на приміських маршрутах;

- *тарифи, що перекриваються*, при встановленні яких весь маршрут ділиться на рівні ділянки, але при цьому друга половина кожної ділянки є першою половиною наступної ділянки. Цей вид тарифів також використовується на приміських маршрутах і він більш вигідний для пасажирів, ніж відрубний, однак, (як і відрубний тариф), є вкрай невигідним для пасажирів у разі поїздок на значні відстані;

- *дисконтні тарифи*, які встановлюються за 1 км. Але при цьому зі збільшенням відстані перевезення тарифи зменшуються і, відповідно, чим більше відстань, тим менше плата за 1 км. Застосовується даний вид тарифів переважно при міжміських і міжнародних перевезеннях пасажирів.

У тарифній політиці ПАТ важливо, щоб споживач транспортних послуг сприймав тарифну плату як справедливу компенсацію за надані послуги, тому підприємства автомобільного транспорту постійно знаходяться в пошуку більш досконалих тарифних систем.