

## МЕТОДИКА РОЗРАХУНКУ ТАРИФІВ НА ПОСЛУГИ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

© Савченко Л. А., 2017

Розглянуто інноваційні підходи до розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту. Запропонована методика розрахунку тарифів є загальноприйнятною і використовується під час встановлення тарифу органами виконавчої влади та місцевого самоврядування на послуги пасажирського транспорту. Пропонується введення нових понять та принципу ефективної діяльності таких видів тарифів, як економічно обґрунтований та регульований тариф на послуги пасажирського транспорту.

**Ключові слова:** пасажирський транспорт, тарифи, інновації, транспортний процес, маршрут.

L. Savchenko

## IMPLEMENTATION OF INNOVATIVE APPROACHES IN CALCULATING TARIFFS FOR ROAD PASSENGER TRANSPORT SERVICES

The article considers innovative approaches to calculating tariffs for passenger motor transport services. The proposed methodology for calculating tariffs is generally accepted and is used when setting tariffs by executive authorities and local governments for passenger transport services. It is proposed to introduce new concepts and the principle of their effective operation of such types of tariffs as: an economically justified and regulated tariff for passenger transport services.

**Key words:** passenger transport, tariffs, innovations, transport process, route.

**Формулювання проблеми.** Сьогодні формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів належно не обґрунтовано. Методика їх визначення є обов'язковою для застосування під час встановлення регульованого тарифу органами виконавчої влади та місцевого самоврядування на послуги пасажирського автомобільного транспорту [1–3].

Тарифи на послуги перевезень пасажирів на території територіальної громади міст та населених пунктів регулюють їхні виконавчі органами за методикою, яка встановлює економічно обґрунтований тариф з грошовим прибутком 10%. Відсутність чіткого визначення регульованого тарифу створює вимушені умови роботи перевізника в зоні відсутності прибутку або у зоні збитковості. Для усунення цього негативного явища методика потребує чіткого визначення порядку та способу корегування при встановленні регульованого тарифу перевезень на автомобільному транспорті загального користування.

Переглядати тарифи потрібно у разі зміни умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника, зокрема в разі зміни вартості палива більш ніж на 10 %. До розрахунку тарифу входить плановий прибуток [5–7].

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Значний внесок у розвиток методологічних основ управління транспортними процесами і системами пасажирських перевезень зробили

науковці: Л. Б. Миротин, А. І. Воркут, М. Ф. Дмитриченко, П. Р. Левковець, В. П. Поліщук, Р. А. Хабутдінов та інші [4, 5].

Сучасний етап розвитку та впровадження нових систем та технологій під час пасажирських перевезень відобразили у публікаціях В. В. Димченко, М. Ю. Радченко, В. І. Вербицька, а проблемою створення самодостатнього функціонування пасажирського транспорту займались О. С. Ігнатенко, Р. В. Ігудін.

**Формулювання мети.** Метою роботи є розроблення механізму формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, спеціальних перевезень та на нерегулярних перевезеннях, а також на послуги з перевезення пасажирів у таксі та легковими автомобілями на замовлення з використанням інноваційного підходу.

**Виклад основного матеріалу.** Розраховують тарифи відповідно до запланованих на рік (на підставі фактичних) обсягів транспортної роботи та кількості перевезених пасажирів з використанням економічно обґрунтованих планових витрат, на підставі галузевих норм, ставок податків і зборів, прогнозного індексу цін виробників промислової продукції у плановому періоді. До тарифу входять плановий прибуток, необхідний для розвитку перевізника і сплати ним податкових зобов'язань [1, 2, 4].

Витрати, об'єктивне нормування яких неможливе, планують з урахуванням економічно обґрунтованих фактичних витрат перевізника за попередній рік, прогнозного індексу цін виробників промислової продукції на запланований рік та на підставі планових кошторисів. Плануючи витрати, враховують прогнозований, на основі фактичного за попередній рік, загальний річний пробіг автомобільних транспортних засобів перевізника (з урахуванням нульових пробігів) [9–11].

Під час розрахунку тарифу враховують загальний обсяг транспортної роботи та загальну кількість перевезених пасажирів, зокрема з урахуванням пільгових категорій пасажирів.

Планують витрати перевізників, які входять до планової собівартості, враховуючи витрати з операційної діяльності та фінансові витрати, пов'язані з перевезеннями пасажирів та багажу [1, 6, 7].

До планової виробничої собівартості послуг входять: а) прямі матеріальні витрати; б) прямі витрати на оплату праці; в) інші прямі витрати; г) загальновиробничі витрати.

Тариф на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху, розраховують за формулою:

$$T_m = \frac{(S_p + P_p) - D_i \text{ грн}}{Q_p}, \text{ пас} \quad (1)$$

де  $S_p$  – планова річна собівартість послуг, грн;  $P_p$  – плановий річний прибуток від надання послуг, грн;  $Q_p$  – запланований річний обсяг перевезень пасажирів, пас. (обґрунтовується перевізником на підставі фактичних показників роботи або встановлюється за результатами обстеження пасажиропотоків);  $D_i$  – планові річні чисті доходи від інших видів діяльності, які пов'язані із наданням послуг.

Тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у режимах експресного та маршрутного таксі  $T_{m1}$ , розраховують за співвідношенням

$$T_{m1} = \frac{(S_{p1} + P_{p1}) \text{ грн}}{Q_{p1}}, \text{ пас} \quad (2)$$

де  $S_{p1}$  – річна планова собівартість послуг на маршруті, грн;  $P_{p1}$  – річний плановий прибуток на маршруті, грн;  $Q_{p1}$  – запланований на рік обсяг перевезень пасажирів на маршруті, пас.; (обґрунтовується перевізником на підставі фактичних показників роботи або встановлюється за результатами обстеження пасажиропотоків).

Тариф на послуги з перевезення пасажирів на приміських, міжміських, міжнародних автобусних маршрутах загального користування та автобусних маршрутах спеціальних перевезень  $T_m$  (пр, мм, мн, с) визначаються відповідно до розрахованої планової собівартості послуг із застосуванням необхідного для функціонування та розвитку перевізника розміру прибутку за формулою [1,3].

$$T_m (\text{пр, мм, мн, с}) = \frac{(S_{п} + П_{п}) \text{ грн}}{W_{п} \text{ пас}} * \text{км} , \quad (3)$$

де  $S_{п}$  – планова річна собівартість послуг, грн;  $П_{п}$  – плановий річний прибуток від надання послуг, грн;  $W_{п}$  – запланована річна транспортна робота на маршруті, пас\*км; (обґрунтовується перевізником на підставі фактичних показників роботи або встановлюється за результатами обстеження пасажиропотоків).

Тариф на послуги, що надаються на автобусних маршрутах нерегулярних перевезень  $T_n$ , розраховують за сумою:

$$T_n = S_{пс} + П_{пс} \frac{\text{грн}}{\text{послугу}} , \quad (4)$$

де  $T_n$  – тариф на послуги, що надаються на автобусних маршрутах нерегулярних перевезень;  $S_{пс}$  – планова річна собівартість послуги, грн;  $П_{пс}$  – плановий річний прибуток за послугу, грн.

Тариф на 1 км проїзду пасажиром у таксі  $T_t(\text{км})$  розраховують за формулою:

$$T_t(\text{км}) = \frac{S_{т.км} + П_{т.км}}{К_{т.пр}} , \quad \text{грн/км} , \quad (5)$$

де  $S$  – планова собівартість 1 км пробігу таксі, грн/км.

Показник  $S_{т-км}$  обчислюють так само, як і планову собівартість послуг на автобусних маршрутах загального користування та автобусних маршрутах спеціальних перевезень, але: як сума за окремими елементами витрат [9,10]:

– окремих елементів прямих матеріальних витрат та інших прямих витрат, які входять до планової виробничої собівартості послуг;

– інших витрат, які включаються до планової виробничої собівартості послуг як частка від ділення таких запланованих річних витрат на запланований річний загальний пробіг автомобільних транспортних засобів перевізника (з урахуванням нульового пробігу);

$П_{т.км}$  – плановий прибуток, який припадає на 1 км пробігу таксі, грн/км;

$К_{т.пр}$  – плановий коефіцієнт платного пробігу таксі.

(приймається: 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).

Тарифи на 1 годину простою таксі на вимогу замовника послуги розраховують за сумою:

$$T_{л.з} = S_{пс(г)} + П_{пс(г)} \frac{\text{грн}}{\text{послугу}} , \quad (6)$$

де  $S_{пс(г)}$  – планова собівартість 1 години простою таксі на вимогу замовника послуги, грн/год.;  $П_{пс(г)}$  – плановий прибуток на 1 годину простою таксі, грн/год.

До планової собівартості години простою таксі на вимогу замовника послуги  $S_{пс(г)}$  входять: витрати на оплату праці водіїв (при застосуванні погодинної системи оплати праці) та інші прями витрати, а також загальновиробничі, адміністративні, інші витрати з операційної діяльності та фінансові витрати.

Тарифи на послуги легковими автомобілями на замовлення  $T_{пс}$  визначають за сумою:

$$T_{пс} = S_{пс(з)} + П_{пс(з)} \frac{\text{грн}}{\text{послугу}} , \quad (7)$$

де  $S_{пс}$  – планова собівартість години простою замовленого таксі на вимогу замовника послуги, грн/год.;  $П_{пс}$  – плановий прибуток від реалізації замовлених таксі, грн.

**Висновки.** Використання наведеної методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту визначає саме ефективність механізму формування їх. Впровадження методики дасть можливість ефективно використовувати її у транспортній галузі та рентабельно планувати формування тарифів, враховуючи всі витрати, які передбачаються в організації транспортного процесу.

1. Овчар П. А., Савченко Л. А. *Особливості імплементації державою європейських вимог щодо законодавства в галузі автомобільного транспорту. монографія.* – К.: АСПЕКТ – Поліграф, 2016. – 571с. 2. Овчар П. *Конкурсне забезпечення пасажирських перевезень в умовах України. Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України.* – К., 2016. 3. Овчар П. *Підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень. Збірник матеріалів науково-практичної конференції "Іноваційні технології збалансованого природокористування в АПК".* – Ніжин, 24–25 березня 2016р. 4. Миротин Л. Б., Таїбаєв И. Е. *Системний аналіз в логістиці: підручник.* – 2002. 5. Л. Б. Миротин. *Логистика: общественный пассажирский транспорт: Учебник для студентов экономических вузов.* – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 224 с. 6. Шпильовий І. Ф. *Методичні основи управління системами міських пасажирських перевезень. Восточноевропейский журнал передовых технологий.* – 2010. –3/6(45). – С. 23. 7. Вдовенко С. М. *Оптимізація комерційної складової пасажирських перевезень в умовах сучасного міста // Вісник Чернігівського державного технологічного університету.* – Чернігів, 2011. – № 4(54). – С. 198–204. 8. Самойлов Д. С. *Міський транспорт.* – М.: Стройиздат, 1983. 9. *Теорія і організація управління автомобільними перевезеннями: Логістичний аспект формування перевізних процесів: монографія / А. В. Вельможін, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин* Волгоград, 2001. 10. *Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року Про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень. сполучення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.transport\\_ukraine.eu/docs/reglament-ies-no-10712009-ievropeyskogo-parlamentu-ta-radi-vid-21-zhovtnya-2009-roku-pro](http://www.transport_ukraine.eu/docs/reglament-ies-no-10712009-ievropeyskogo-parlamentu-ta-radi-vid-21-zhovtnya-2009-roku-pro). 11. *Регламент (ЄС) № 1072/2009 Європейського парламенту та ради від 21 жовтня 2009 року про спільні правила для доступу до міжнародного ринку вантажних автоперевезень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.transport\\_ukraine.eu/sites/.../reg\\_1071\\_2009\\_ua.doc](http://www.transport_ukraine.eu/sites/.../reg_1071_2009_ua.doc). 12. *Регламент (ЄС) № 1073/2009 Європейського парламенту та ради від 21 жовтня 2009 року про спільні правила доступу до міжнародного ринку автобусних перевезень, та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 561/2006. [Електронний ресурс]. –Режим доступу: [www.transport-ukraine.eu/sites/.../reg\\_1071\\_2009\\_ua.doc](http://www.transport-ukraine.eu/sites/.../reg_1071_2009_ua.doc).***