

УДК 656.614.3.073.235

М.М. Шитра

**ФОРМУВАННЯ ТАРИФУ  
НА ПОСЛУГУ КОНТЕЙНЕРНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

*Ця робота присвячена дослідженню з предмету формування ціни на ринку транспортно-експедиторських послуг на всіх етапах обслуговування вантажу та її залежність від факторів часу та якості надання послуг.*

**Ключові слова:** фрахт, тип контейнеру, пряма та оборотна подача, демередж, детеншн, сторедж, FIFO, FILO, LIFO, LILO, базисні умови поставки, букінг.

*Эта работа посвящена исследованию на предмет формирования цены на рынке транспортно-экспедиторских услуг на всех этапах обслуживания груза и ее зависимость от факторов времени и качества предоставления услуг.*

**Ключевые слова:** фрахт, тип контейнера, прямая и обратная подача, демередж, детеншн, сторедж, FIFO, FILO, LIFO, LILO, базисные условия поставки, букинг.

*This work is devoted to the research of price formation in the market of transport-forwarding services at all stages of the handling of cargo and its dependence on factors of time and quality of service.*

*In the context of globalization of the world economy the main object of international economic relations are the goods. They can move from producer to consumer by using different types of transport. Logistics costs account for more than 70 % in the cost of goods. And today in case to reduce such spending almost all goods that are imported/exported, spend some time in the container. This is because the transportation of goods in containers is most economical for shipping long distances, and even more, using different modes of transport; it provides no overload of the product by changing the*

© Шитра М.М., 2014

*vehicle and a flexible and effective combination of different modes of transport. Because this process is multi-modal the rate for such service has so many components that often remain unknown to the customer of such service.*

*That's why, this work includes analysis of what includes the transport tariff (or price on shipping), what factors influence its size and what points you should consider before making an order for container transportation.*

**Keywords:** freight, container type, direct and reverse flow, demurrage, detention, storage, FIFO, FILO, LIFO, LILO, the basic conditions of supply, booking.

**Постановка проблеми:** в умовах глобалізації світової економіки на перший план виходять міжнародні економічні відносини, предметом яких виступають товари. Їх переміщення від виробника до споживача можливо тільки з допомогою різних видів транспорту. Відомо, що витрати на логістику складають більше, ніж 70 % в собівартості товару. І сьогодні заради зниження таких витрат ледь не усі товари, що імпортуються/ експортуються, проводять деякий час у контейнері. Це викликано тим, що транспортування вантажів у контейнерах найбільш економічне при доставці на великі відстані, а тим більше, з використанням різних видів транспорту; передбачає відсутність перевантажень товару при зміні транспортного засобу та можливість гнучкого і ефективного поєднання різних видів транспорту. Оскільки цей процес має мультимодальний характер, тариф на таку послугу має дуже багато складових, що найчастіше залишаються невідомими для замовника такої послуги.

**Огляд останніх досліджень і публікацій.** В цілому тема транспортного експедирування вантажів досліджувалася багатьма авторами. Предмет та зміст транспортно-експедиторської діяльності з наукового боку розглянули Лукашевич В.М. та Майорова І.А. [1]. Принципи та сфери використання транспортно-експедиторської діяльності досліджувалися Плужніковим К.І. та Чунтомовою Ю.А. [2]. Найбільш широкий підхід демонструють

Зеркалов Д.В. та Тимошук Є.Н. [3], які описують основи транспортно-експедиторської діяльності, умови контрактів та аргументують ефективність такого бізнесу. Також в своїй праці досліджує проблеми ліцензування транспортно-експедиторської діяльності Гулевич Є.В. [4]. Правову основу транспортно-експедиторської діяльності складає «Закон України про транспортно-експедиторську діяльність» [5]. Проте чинники, від яких залежить величина тарифу на послугу транспортного експедирування, не досить широко освітлені в сучасних виданнях.

**Завдання дослідження.** Метою статті є аналіз того, що саме включає транспортний тариф (або ціна на доставку), які фактори впливають на його розмір та які моменти варто брати до уваги перш ніж робити замовлення на контейнерне перевезення.

**Основний матеріал дослідження.** Організацією контейнерних перевезень займаються транспортно-експедиторські компанії. Замовники транспортно-експедиторської послуги зацікавлені в використанні послуг відповідного роду компаній, оскільки спеціалізовані транспортно-експедиційні компанії звільняють клієнтів від невластивих їм робіт, сприяючи прискоренню руху товарно-матеріальних потоків, скорочення транспортних витрат, зменшення втрат і псування вантажів, надання клієнтам додаткових сервісних та комерційно-ділових послуг.

Проте дуже часто клієнта, особливо, якщо він замовляє перевезення вперше, величина тарифу на перевезення та експедирування шокує своїм розміром.

Важливо розуміти, що ціна є чинником, дуже схильним до впливу економічних та політичних факторів. Розглянемо чинники, що впливають на формування загального тарифу на доставку контейнеру одержувачу на кожному етапі доставки.

Тариф на автомобільну складову при перевезенні контейнера залежить від низки факторів, основними з яких є: відстань перевезення; тип контейнеру; вага вантажу в контейнері; виду подачі контейнера (пряма подача та/або оборотне завантаження). Також на тариф впливають фактори сезонності, полі-

тичні та економічні фактори в Україні та світі, вид замовника послуги (експортер або імпортер), кількості днів, необхідних для завантаження/вивантаження контейнеру тощо. Окрім цього, тарифи формуються на договірній основі між автоперевізником та експедитором.

Якщо доставка до території порту виконується залізничним транспортом, до тарифу включаються залізничний тариф, оформлення необхідного пакету документації та накладних, планування пересування вантажу від початку до закінчення проходження, надання інформації про відправку, місцезнаходження вантажу в дорозі і його прибуття на кінцеву станцію. На величину залізничного тарифу впливають також такі фактори, як: станції відправлення і доставки, кількість контейнерів, вага вантажу в контейнерах, типи контейнерів, кількість контейнерів на одній залізничній платформі.

Тарифи на морську складову перевезення, включно з тарифами на навантажено-розвантажувальні роботи, зберігання, демередж та детенш за затвердженням керівництвом відповідного порту, регулюються морськими контейнерними лініями, що надають морський сервіс для перевезення контейнерів над транспортних операцій, включених в ставку провізної плати, вказується в загальних умовах застосування тарифу. При оформленні коносаментів, вносяться на цей рахунок прямі вказівки з використанням аббревіатур: FIFO (FIOS, FIO) – free in free out – без навантаження і без вивантаження – ставка дається тільки на морський фрахт, без урахування навантаження в порту відправлення і вивантаження в порту призначення. FILO – free in liner out – без навантаження, але з вивантаженням – ставка включає морський фрахт і вивантаження в порту призначення, але не включає навантаження в порту відправлення.

LIFO – liner in free out – з навантаженням, але без вивантаження – ставка включає навантаження в порту відправлення, морський фрахт, але не включає вивантаження в порту призначення.

LILO – liner in liner out – з навантаженням і вивантаженням – ставка включає навантаження в порту відправлення, морський фрахт і вивантаження в порту призначення.

Також на величину морського тарифу можуть впливати надбавки до морського фрахту, наприклад, CAF (додатковий збір до базової ставки фрахту, величина залежить від зміни курсу валют), BAF (додатковий збір до базової ставки фрахту, величина залежить від вартості палива на міжнародному ринку), ISPS (портовий збір за безпеку) тощо.

Окрім того, збільшувати тариф можуть ставки demurrage (штрафні санкції, що стягуються за наднормативне використання контейнера з моменту його вивантаження на термінал до моменту вивезення з терміналу) та detention (санкції, що стягуються за наднормативне використання контейнера з моменту його вивезення з терміналу до моменту повернення порожнього контейнера в порт), а також storage (ставка за наднормативне зберігання вантажу в порту).

До морського тарифу також може додаватися низка зборів за різні статті витрат в портах заванта. Також важливою складовою морського тарифу є прямий або непрямий сервіс доставки контейнерів. Завжди тариф за прямий сервіс перевищує непрямий.

Величина ціни визначається також вибором валюти платежу і складом витрат, які залежать від обраної базисної умови поставки.

При продажу товару на умовах EXW – франко-завод – розмір транспортної складової – мінімальний: витрати на підготовку товару до транспортування, упаковку, маркування і укладання його в контейнер, піддон, на формування пакета. Той же товар, але проданий на умовах DDP – доставка із сплатою мита – буде мати максимальний розмір транспортної складової: на додаток до транспортних витрат базису EXW він включає витрати на транспортування зі складу відправника в пункт передачі другому перевізнику, оплату всіх подальших

перевалок, зберігання і транспортувань, здійснюваних іншими перевізниками та терміналами, оренду транспортного обладнання (контейнери та ін.), оплату збору за вивантаження товару з контейнера або з транспортного засобу в пункті призначення, платежів за транспортно-експедиторське обслуговування, у тому числі при здачі товару покупцеві, витрат при страхуванні та митному оформленні.

Калькуляція транспортної складової здійснюється в ході опрацювання контракту. Від експедитора вимагається точність розрахунку транспортних витрат, аж до можливої відповідальності за прорахунок, арифметичну помилку і втрату репутації фірми. Якщо ж ціна товару, обумовлена з подальшою її фіксацією або є ковзною, то від експедитора може бути затребуване і прогнозування транспортних витрат, повсякденний моніторинг ставок фрахтового ринку та змін ставок тарифів галузей транспорту загального користування, як у власній країні, так і за кордоном.

Експедитору слід уважно стежити за кон'юктурою світового транспортного і фрахтового ринків, за прейскурантами, розташовувати сайтами Інтернету, займатися своєчасним оновленням тарифів залізничного, морського і річкового, автомобільного транспорту. Кожна ідея доставки товару майже завжди передбачає її варіантність, використання різних транспортних коридорів і маршрутів, видів транспорту, включаючи змішані повідомлення.

Також на величину тарифу мають вплив такі фактори як якість доставки та швидкість. І на сьогоднішній день, чим вище швидкість та якість, тим і ціна вища.

Залежність таких параметрів як величина тарифу, якість та швидкість доставки наведена на рис. 1.

Тому на сучасному українському ринку бачимо, що поєднання лояльної ціни та високої швидкості несе ризик втрат якості, гарна якість та гнучка ціна зазвичай знижують швидкість доставки, а поєднання якості та швидкості має вищу ціну.



Рис. 1. Парадокс залежності «Якість/час/ціна»

На наш погляд, впровадження більш щільного електронного режиму для обміну інформацією, документацією, електронізація митних операцій під час оформлення вантажу перед завантаженням в контейнер та вивантаженням, відкритість доступу до відстеження порожніх контейнерах на складах та, так названих, «контейнерів-обраток», тобто таких, які розвантажили імпорнтні вантажі та повертаються незавантаженими на територію складу, можуть значно підвищити загальний рівень надання послуг транспортно-експедитування. Також такі функції допоможуть знизити витрати часу на проведення непродуктивних операцій, знизити величину тарифу, оскільки в разі зменшиться небезпека перенесення букінгу і, таким чином, підвищать якість надання послуги, оскільки також значно зменшиться вірогідність помилок.

**Висновки.** Таким чином, активний розвиток ринку транспортно-експедиторських послуг на сьогоднішній день стимулює конкуренцію у цій сфері, а конкуренція, як відомо, двигун прогресу. Тому цей ринок знаходиться в постійному русі й поступово вдосконалюється, про що свідчать нові реформи внутрішньопортового експедитування, що дозволили проводити

більш оперативно та комфортно операції візіровки на митниці та оформлення нарядів в режимі он-лайн; зміни в лінійних компаніях, що дозволяють розміщувати он-лайн букінги; можливість постійного інтернет-відстеження руху контейнеру тощо. Саме тому дуже важливо систематично проводити аналіз різних аспектів цього ринку, слідкувати за змінами та сприяти вдосконаленню транспортно-експедиторського сервісу. В подальших наукових дослідженнях необхідно акцентувати увагу на вдосконаленні технології сполучення всіх використовуваних видів транспорту та на методах підвищення якості надання послуг транспортно-експедитування.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Лукашевич В.М. Основи зовнішньоекономічної діяльності: Навч. посібник / В.М. Лукашевич, І.А. Майорова. – Одеса: Вид-тво ОНМУ, 2010. – 293 с.
2. Плужніков К.І. Транспортне експедитування / К.І. Плужніков, Ю.А. Чунтомова. – М.: ТРАНСЛІТ, 2006. – 528 с.
3. Зеркалов Д.В. Транспортно-експедиторская деятельность [Электронный ресурс]: Учебн. пособие / Д.В. Зеркалов, Е.Н. Тимошук – Электрон. данные. – К.: Основа, 2009.
4. Пичугина Ю.В. Морская транспортно-експедиторская деятельность (проблемы повышения экономической эффективности) / Ю.В. Пичугина. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2007. – 293 с.
5. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1 липня 2004 р. № 1955-IV [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – База даних «Законодавство України». – Режим доступу до документу: <http://zakon.rada.gov.ua>.

Стаття надійшла до редакції 15.12.2014

## REFERENCES

1. *Lukashevych V.M., Mayorova I.A. Osnovy zovnishn'o-ekonomichnoyi diyal'nosti: Navch. posibnyk. – Odesa: Vydavnytstvo ONMU, 2010. – 293 p.*
2. *Pluzhnikov K.I., Chuntomova Yu.A. Transportne ekspedyruvannya. – M.: TRANSLIT, 2006. – 528 p.*
3. *Zerkalov D.V. Transportno-jekspeditorskaja dejatel'nost' [jelektronnyj resurs]: Uchebn. posobie / D.V. Zerkalov, E.N. Timoshuk. – Jelektron. dannye. – K.: Osnova, 2009.*
4. *Pichugina Ju.V. Morskaja transportno-jekspeditorskaja dejatel'nost' (problemy povyshenija jekonomicheskoi jeffektivnosti) / Ju.V. Pichugina. – Odessa: Institut problem rynku i jekonomiko-jekologicheskikh issledovanij NAN Ukrainy, 2007. – 293 p.*
5. *Zakon Ukrainy «Pro transportno-ekspedytors'ku diyal'nist'» vid 1 lypnya 2004 r. №1955-IV [elektronnyy resurs] / Verkhovna Rada Ukrainy. – Baza danykh «Zakonodavstvo Ukrainy». – Rezhym dostupu do dokumentu: <http://zakon.rada.gov.ua>.*

### Рецензенти:

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Менеджмент і маркетинг на морському транспорті» Одеського національного морського університету **М.Я. Постан**

кандидат економічних наук, доцент, завідувач кафедри «Менеджмент і економіка морського транспорту» Одеської національної морської академії **Л.Л. Сотниченко**