

УДК 656

Сорока В.С., к.с/г.н., доцент, Кравець О.М., асистент (Національний університет водного господарства та природокористування, м. Рівне)

ПРИКЛАД ФОРМУВАННЯ ТАРИФНОЇ СИСТЕМИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Обґрунтовані основні фактори визначення тарифних ставок автотранспортної діяльності та порядок формування тарифної системи для конкретних виробничих умов.

Ключові слова: міжнародні перевезення, ціноутворення, тарифна система.

The major factors of definition of tariff rates of motor transport activity and the order of formation of tariff system are grounded for concrete industrial conditions.

Keywords: international transportations, pricing, tariff system.

Обоснованы основные факторы определения тарифных ставок автотранспортной деятельности и порядок формирования тарифной системы для конкретных производственных условий.

Ключевые слова: международные перевозки, ценообразование, тарифная система.

В умовах розвитку ринкових відносин перед транспортним підприємствами постала проблема ефективного ціноутворення, яке визначає їх позицію на транспортному ринку, фінансову стабільність і ефективність діяльності в цілому. Тому, для успішного здійснення виробничої діяльності в умовах жорсткої конкуренції, автотранспортні підприємства потребують проведення ефективної цінової політики, що реалізується певними теоретичними та практичними підходами до формування тарифів на автотранспортні послуги. Тарифна політика повинна задовольняти підприємницький та споживчий інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів [1].

Ситуація нерегульованих тарифів, у якій знаходяться вантажні автотранспортні підприємства, всупереч уявній простоті насправді досить складна. Практика показує, що багато підприємств не можуть раціонально використати свободу призначення ціни на свої послуги і несуть при цьому невинуваті втрати.

Для ефективної роботи підприємства в умовах вільних цін необхідна збалансована тарифна політика, постійна робота з коригування тарифів і раціональне застосування діючої на підприємстві тарифної системи стосовно конкретних вантажовідправників з урахуванням їх індивідуальних особливостей [2].

Вирішенню проблеми ціноутворення присвячені наукові праці багатьох вітчизняних і зарубіжних вчених, таких як Голошапов М.О., Дейлі Дж., Дойль П., Єсіпов В.Е., Котлер Ф., Салімжанов І.К., Тарасевич В.М., Уткін Е.А., Цацулін А.Н., Чубаков Г.Н. та інших, а безпосередньо на транспорті дослідження проводили Кібік О.М., Колеснікової Н.М., Котлубая О.М., Кулаєва Ю.Ф., Макаренко М.В., Позднякової Л.О., Сича С.М., Тохтар Т.Г., Чебанової Н.В., Чекаловця В.І., Шинкаренка В.Г. та ін.

Ціноутворення на транспорті є досить складним процесом, пов'язаним з різноманітністю продукції, що транспортується. Для перевезення вантажів і розрахунку за послуги транспортні підприємства встановлюють вантажні тарифи, які являють собою різновид цін, а практика формування та застосування автотранспортних тарифів, безумовно підпорядковується загальним закономірностям ціноутворення в умовах ринку. Головними особливостями формування транспортних тарифів є:

- вплив на відпускну ціну вантажу і, таким чином, на ринковий стан споживача транспортних послуг. Тому при формуванні тарифу перевізник повинен враховувати як транспортну, так і комерційну складову;
- різноманітність умов побудови та застосування тарифів. Вартість надання реальної автотранспортної послуги завжди залежить від багатьох факторів. Тому загальні рекомендації за схемами формування та застосування тарифів повинні стосуватись конкретних особливостей даного автотранспортного підприємства, вантажовідправника, населеного пункту і т.д. [2].

Наведені особливості зумовлюють складність процесу ціноутворення у сфері транспортних послуг. Ціна, встановлена перевізником в ринкових умовах, надає суперечливий вплив на ринковий стан (конкурентоспроможність) підприємства. З однієї сторони – визначає прибутковість діяльності АТП за рахунок впливу на дохід, а з іншої – визначає рівень попиту на послуги підприємства за рахунок зміни кількості споживачів. Пошук найвигіднішого компромісу між двома зазначеними тенденціями становить основний зміст тарифної політики підприємства в умовах вільних цін [3].

Мета даної роботи – вивчення впливу основних факторів на величину тарифних ставок автотранспортної діяльності та закономірності формування тарифної системи автотранспортного підприємства для конкретних виробничих умов.

Робота виконана за результатами практичної діяльності автотранспортного підприємства ТзОВ „Леонтранссервіс”. Підприємство здійснює перевезення склотари, пиломатеріалів, механічного обладнання, текстилю, будівельних матеріалів, металу, косметики та інших вантажів до різних країн Європи, зокрема в Бельгію, Данію, Німеччину, Чехію, Угорщину, Польщу. Нараховує в своєму складі 8 автомобілів таких марок: DAF XF-95 – 4 од., RENAULT MAGNUM 480 – 2 од., MAN TGA 410 – 1 од., VOLVO FH-12 – 1 од., з бортовими тентованими напівпричепами SCHMITZ – 4 од., KOGEL – 4 од.

Дослідження проводились на прикладі перевезення склотари за маршрутом смт. Рокитне (Рівненська область, Україна) – м. Високий Хлюмець (Чехія) з річним обсягом перевезень – 5,5 тис. т. Розрахунки тарифних ставок проводились для всього парку рухомого складу автопідприємства, тобто автомобілів різної вантажопідйомності: MAN 8.210 ($q_a=7,5$ т), DAF XF ($q_a=14$ т), Volvo FH-12 ($q_a=20$ т), Renault Magnum 440 ($q_a=22$ т).

Тарифні ставки на перевезення представляють собою ціну одиниці транспортної продукції і в умовах вільної ціни на перевезення вантажу визначається собівартістю перевезень та рентабельністю. До собівартості перевезень включали заробітну плату водіїв, відрахування на соціальні потреби, витрати на пальне, мастильні та експлуатаційні матеріали, знос та відновлення автомобільних шин, технічне обслуговування та поточний ремонт, амортизаційні відрахування, накладні витрати, податки, рентабельність; їх запланували в межах 15%.

Величина тарифної ставки визначається двома основними факторами: вантажопідйомністю автомобіля та відстанню перевезень на одиницю транспортної роботи, вираженої в ткм або км.

Для даних умов залежність тарифної ставки перевезень склотари на маршруті від вантажопідйомності описується рівнянням виду:

$$y = ax^2 - bx + c \quad . \quad (1)$$

На рис.1 представлені величини тарифних ставок за ткм (а) і за км (б) перевезень склотари взаємності від вантажопідйомності автомобілів, що визначає обернено пропорційну закономірність – збільшення вантажопідйомності автомобіля призводить до зменшення величини тарифної ставки.

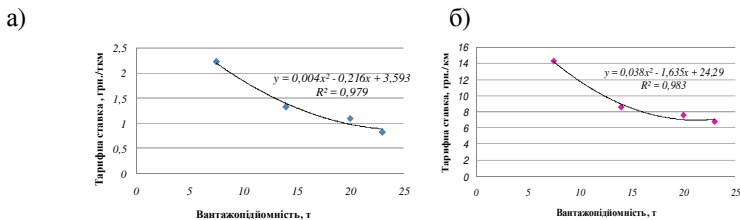


Рис. 1. Залежність тарифної ставки від вантажопідйомності автомобілів при перевезенні склотари: а) в грн./ткм; б) в грн./км

Для визначення залежності тарифної ставки в грн./ткм і в грн./км перевезень склотари від відстані провели розрахунки собівартості для 500 км, 1000 км, 1500 км, 2000 км, 2500 км та 3000 км. Встановлено, що збільшення відстані перевезень призводить до зменшення тарифної ставки за 1 ткм чи 1 км. Залежність описується рівнянням виду (1) і представлена на рис. 2.

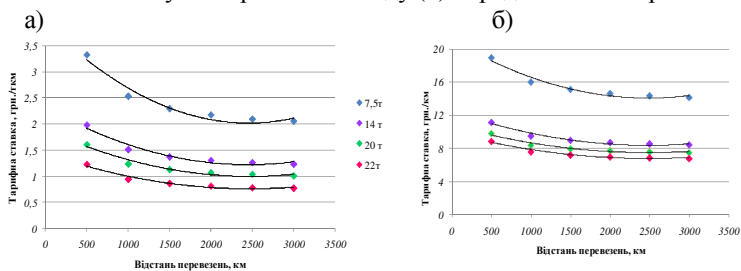


Рис. 2. Залежність тарифної ставки від відстані перевезень склотари автомобілями різної вантажопідйомності: а) в грн./ткм; б) в грн./км

Коефіцієнти регресії для автомобілів різної вантажопідйомності представлені в табл. 1

Таблиця 1

Коефіцієнти регресії залежності величини тарифної ставки від відстані перевезень склотари автомобілями різної вантажопідйомності

Вантажопідйомність, т	Коефіцієнти регресії		
	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>
7,5	$\frac{3E-07^1}{1E-07^2}$	$\frac{0,001}{0,005}$	$\frac{3,934}{21,16}$
14	$\frac{2E-07}{7E-07}$	$\frac{0,000}{0,003}$	$\frac{2,332}{12,41}$
20	$\frac{1E-07}{5E-07}$	$\frac{0,000}{0,002}$	$\frac{1,886}{10,81}$
22	$\frac{1E-07}{5E-07}$	$\frac{0,000}{0,002}$	$\frac{1,433}{9,815}$

*₁- в грн./ткм; 2- в грн./км

Розроблений алгоритм залежності тарифної ставки перевезень склотари від вантажопідйомності та відстані перевезень дозволяє представити результати у вигляді номограм (рис. 3, рис. 4) та таблиць (табл. 2, табл. 3).

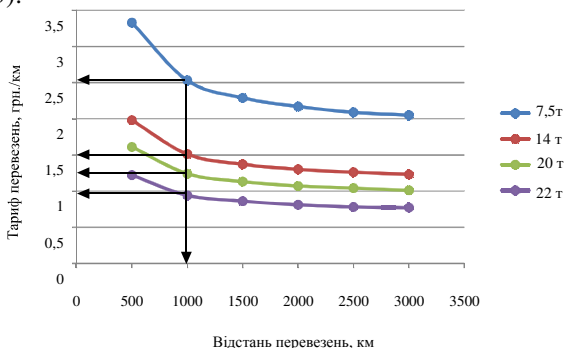


Рис. 3. Номограма визначення величини тарифної ставки (в грн./ткм) відповідно до відстані перевезення та вантажопідйомності автомобіля

Таблиця 2

Система тарифних ставок
ТзОВ „Леонтранссервіс” для перевезень склотари, грн./ткм

Вантажопідйомність автомобіля, т	Відстань перевезення, км					
	500	1000	1500	2000	2500	3000
7,5	3,33	2,53	2,29	2,17	2,09	2,05
14	1,98	1,51	1,37	1,3	1,26	1,23
20	1,61	1,24	1,13	1,07	1,04	1,01
22	1,22	0,94	0,86	0,81	0,78	0,77

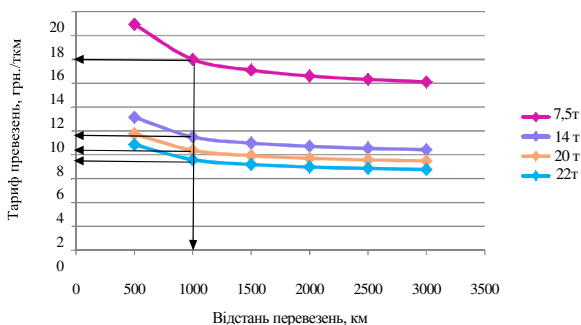


Рис. 4. Номограма визначення величини тарифної ставки (в грн./ткм) відповідно до відстані перевезення та вантажопідйомності автомобіля

Система тарифних ставок
ТзОВ „Леонтранссервіс” для перевезень склотари, грн./км

Вантажо- підйомність автомобіля, т	Відстань перевезення, км					
	500	1000	1500	2000	2500	3000
7,5	18,94	16	15,1	14,61	14,32	14,11
14	11,15	9,5	8,98	8,71	8,54	8,43
20	9,76	8,37	7,93	7,71	7,57	7,47
22	8,85	7,59	7,19	6,98	6,86	6,77

Враховуючи величину реальних тарифних ставок в умовах міжнародних перевезень, за результатами табл. 3 можна зробити висновок, що рентабельність перевезень склотари буде забезпечена лише автомобілями вантажопідйомністю 20...22 т на відстані від 500 до 3000 км, автомобілі вантажопідйомністю 14 т забезпечать рентабельність при перевезеннях на відстань понад 1000 км, автомобілі меншої вантажопідйомності застосовувати для даних умов перевезень недоцільно.

Таким чином, результати досліджень дозволяють сформулювати тарифну систему для міжнародних вантажних перевезень і дають можливість застосувати її для виробничих умов автотранспортного підприємства „Леонтранссервіс”. Система є досить зручною для застосування на підприємстві в сучасних умовах і дає можливість визначити тарифні ставки на будь-яку відстань при наявності транспортного засобу конкретної вантажопідйомності.

1. Закон України “Про автомобільний транспорт” від 23.03.2006 року. 2. Кононова Г.А. Экономика автомобильного транспорта: учеб.пособие для студ.высш.учеб. заведений. – М.:Издательский центр «Академия», 2005. – 320 с. 3. Сербиновский Б.Ю., Фролов Н.Н. Экономика предприятий автомобильного транспорта: учебное пособие. – Москва: МарТ, Ростов н /Д, 2006. – 496 с.

Рецензент: д.е.н., професор Зінь Е.А. (НУВГП)