

ТЕМА 8. Планування собівартості перевезень

План

1. Мета, завдання та характеристика процесу планування собівартості продукції
2. Планування витрат на транспорті
3. Планування транспортних тарифів

Метою розробки плану із собівартості продукції є визначення планових, економічно обґрунтованих загальних витрат на виробництво запланованих обсягів продукції.

У процесі планування собівартості вирішується низка завдань, серед яких основними є:

- ✓ розрахунок вартості необхідних ресурсів;
- ✓ обчислення собівартості виробництва кожного виду продукції та її рентабельності. Це є критерієм нижнього рівня ціни та умовою формування виробничої програми;
- ✓ визначення загальної величини витрат на виробництво запланованих обсягів виробів.

Вихідними даними планування витрат є:

- ✓ планові обсяги виробництва продукції в натуральному та вартісному виразах;
- ✓ норми витрат матеріальних ресурсів для виробництва продукції та розрахунок потреби в ресурсах в натуральному виразі;
- ✓ ціни на матеріально-технічні ресурси, необхідні для виробництва та ціни на послуги виробничого характеру сторонніх організацій;
- ✓ норми затрат праці, розрахунки чисельності та професійного складу робітників, умови оплати їхньої праці, що визначаються контрактом та колективними угодами;
- ✓ економічні нормативи: норми амортизаційних відрахувань, відрахувань на соціальні заходи, податків, обов'язкових платежів, передбачених законодавством;

✓ плани організаційно-технічних заходів, економії матеріальних ресурсів, поліпшення використання праці.

Потрібно звернути увагу на те, що план собівартості продукції розробляється в такій послідовності:

✓ складається кошторис витрат і калькулюється собівартість продукції та послуг цехів виробничої інфраструктури;

✓ складаються кошториси: витрат, пов'язаних із підготовкою та освоєнням виробництва продукції, відшкодування зносу спеціального інструменту та пристроїв спеціального призначення; загальновиробничих витрат за цехами основного виробництва з наступним узагальненням їх по підприємству; адміністративних витрат; витрат на збут та інших операційних витрат;

✓ калькулюється собівартість одиниці продукції за видами;

✓ розраховується собівартість усієї товарної продукції і продукції, що реалізується;

✓ складається зведений кошторис витрат операційної діяльності.

Орієнтовну схему процедури розрахунку витрат підприємства наведено на рис. 7.1.

На етапі поточного планування в умовах ринкової економіки обсяг допустимих витрат на одиницю продукції диктує ринкова ціна, основою якої є витрати підприємств конкурентів, що виготовляють аналогічну продукцію.

Допустимі витрати підприємства на виробництво й реалізацію i -го виробу $V_{\text{доп}_i}$ розраховують за формулою (7.1)

$$V_{\text{доп}_i} = \frac{P_{\text{рин}_i}}{1 + \frac{P_i}{100}}, \quad (10.1)$$

де $P_{\text{рин}_i}$ — ринкова ціна i -го виробу; P_i — рентабельність i -го виробу в процентах, розрахована як відношення прибутку до собівартості.

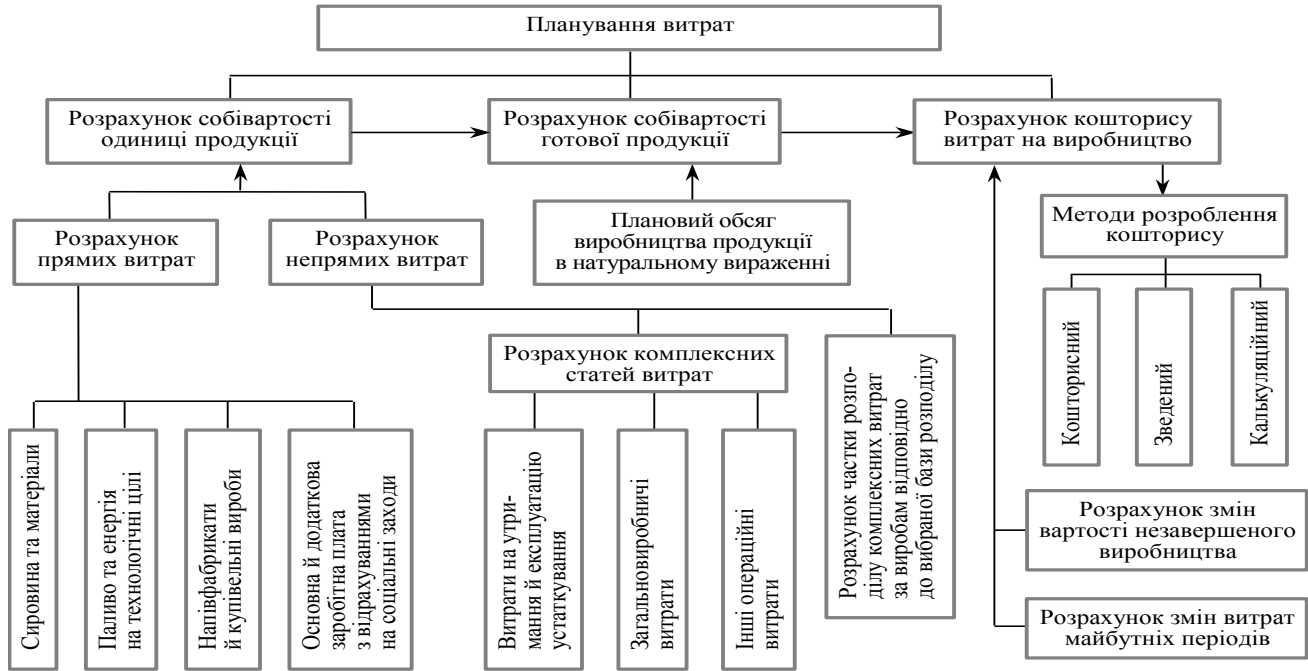


Рис. 7.1. Орієнтовна схема процедури планування витрат підприємства

Розробці плану собівартості на підприємстві передую всебічний аналіз його виробничо-господарської діяльності за попередній період. **Особлива увага звертається на: понаднормативні витрати сировини та матеріалів, палива, енергії, доплати робітникам за відхилення від нормативних умов праці; витрати від простою машин та агрегатів, аварій, браку; зміни витрат щодо постачання комплектуючих виробів, порушення технології.**

На цій підставі виявляються внутрішньовиробничі резерви та розробляються організаційно-технічні заходи підвищення економічної ефективності виробництва.

Результати планових розрахунків виражаються показниками абсолютної величини, відносного рівня та динаміки витрат, що обчислюються для одиниці або до загального обсягу випуску певного виду продукції та продукції, що реалізується.

Абсолютна величина витрат на виробництво продукції визначається її сумою на плановий або звітний період.

Відносний рівень витрат являє собою відношення витрат до обсягу продукції. Показником відносного рівня витрат різномірної продукції є витрати на одну гривню товарної продукції. Розраховується він діленням загальної суми витрат на обсяг продукції у вартісному виразі.

Під час складання проектів річних планів планова собівартість продукції визначається шляхом розрахунків зміни базового рівня витрат за основними техніко-економічними факторами.

Визначивши мету, завдання, послідовність розробки плану, необхідно з'ясувати, що саме впливає на рівень витрат на виробництві.

Собівартість продукції є комплексним показником, в якому відображена велика кількість факторів, що впливають на рівень собівартості. Усі фактори можуть бути поділені на зовнішні, тобто ті, які знаходяться поза підприємством та внутрішнього порядку.

До зовнішніх відносяться:

✓ зміна цін на матеріали, напівфабрикати, інструмент, паливо, енергію, які підприємство отримує від сторонніх підприємств;

✓ зміна встановлених розмірів мінімальної заробітної плати, а також різного роду обов'язкових внесків, відрахувань і нарахувань на заробітну плату (наприклад, соціальне страхування);

✓ зміна тарифів на перевезення вантажів;

✓ інші.

Основними внутрішніми факторами є:

✓ підвищення продуктивності праці;

- ✓ зниження трудомісткості продукції;
- ✓ зниження матеріаломісткості продукції;
- ✓ ліквідація втрат від браку;
- ✓ інші.

У сучасних умовах до початку розроблення плану собівартості потрібно провести такі роботи:

1. Аналіз структури витрат основного та допоміжного виробництва підприємства з метою визначення складу й переліку статей калькулювання.

2. Затвердження переліку та складу статей калькулювання виробничої собівартості продукції (робіт, послуг).

3. Прийняття рішення про базу розподілу постійних загальновиробничих витрат за нормальної потужності.

4. Затвердження переліку та складу змінних і постійних загально-виробничих витрат.

Методика розрахунку планової собівартості за техніко-економічними факторами.

Собівартість продукції в річних та квартальних планах визначається на основі розрахунків впливу на витрати техніко-економічних факторів, спричинених розвитком виробництва, зміною структури продукції, інвестиціями в оновлення основних фондів, впровадженням нових технологій, змінами в організації виробництва тощо.

Планова собівартість продукції розраховується за техніко-економічними факторами.

Результати розрахунків економії витрат, пов'язаних із впливом окремих факторів, узагальнюються в зведеному розрахунку зниження собівартості продукції за техніко-економічним факторами.

При порівнянні розрахунків за техніко-економічними факторами особливо слід ураховувати взаємозв'язок і порівняння окремих розрахунків, це необхідно для недопущення повторного обліку впливу одних і тих же технічних, технологічних або організаційних змін у виробництві на собівартість товарної продукції.

Дослідивши вплив техніко-економічних факторів на рівень витрат на виробництво, перейдемо до методики планування собівартості реалізованої продукції, калькулювання виробничої собівартості.

Собівартість реалізованої продукції (робіт, послуг) складається із виробничої собівартості продукції (робіт, послуг), яка буде реалізована протягом звітного періоду, нерозподілених постійних загальновиробничих витрат, наднормативних виробничих витрат.

До виробничої собівартості продукції (робіт, послуг) включаються:

- ✓прямі матеріальні витрати;
- ✓прямі витрати на оплату праці;
- ✓інші прямі витрати;
- ✓загальновиробничі витрати.

Зверніть увагу на те, що ми розглядаємо склад статей калькулювання тільки виробничої собівартості без урахування непрямих адміністративних витрат, витрат на збут та інших операційних витрат

Таблиця 10.1

СКЛАД СТАТЕЙ КАЛЬКУЛЮВАННЯ ВИРОБНИЧОЇ СОБІВАРТОСТІ ПРОДУКЦІЇ (РОБІТ, ПОСЛУГ)

№ з/п	Стаття	Склад статті
1	Прямі матеріальні витрати	Вартість сировини та основних матеріалів, що утворюють основу виробленої продукції, купівельних напівфабрикатів та комплектуючих виробів, допоміжних та інших матеріалів, які можуть бути безпосередньо віднесені до конкретного об'єкта витрат.
2	Прямі витрати на оплату праці	Заробітна плата та інші виплати робітникам, зайнятим у виробництві продукції, виконанні робіт або наданні послуг, які можуть бути безпосередньо віднесені до конкретного об'єкта витрат.
3	Інші прямі витрати	Включаються всі інші виробничі витрати, які можуть бути безпосередньо віднесені до конкретного об'єкта витрат, зокрема відрахування на соціальні заходи, плата за оренду земельних і майнових паїв, амортизації, витрати від браку, які становлять вартість остаточно забракованої продукції (виробів, напівфабрикатів) тощо.
4	Загальновиробничі витрати	1. Витрати на управління виробництвом (оплата праці апарату управління цехами, дільницями тощо). 2. Амортизація основних засобів загальновиробничого (цехового, дільничого, лінійного) призначення. 3. Витрати на утримання, експлуатацію та ремонт основних засобів. 4. Витрати на опалення, освітлення, водопостачання, водовідведення та інше утримання виробничих приміщень. 5. Витрати на охорону праці, техніку безпеки й охорону навколишнього природного середовища. 6. Інші витрати.

Загальновиробничі витрати поділяються на постійні та змінні.

До постійних відносяться витрати на обслуговування й управління виробництвом, які залишаються незмінними (або майже незмінними) при зміні обсягу діяльності. Постійні виробничі накладні витрати розподіляються на кожний об'єкт витрат із використанням бази розподілу (годин праці, заробітної плати, обсягу діяльності, прямих витрат тощо) при нормальній потужності. Нерозподілені постійні загальновиробничі витрати включаються до складу собівартості реалізованої продукції (робіт, послуг) в період їхнього виникнення.

До змінних загальновиробничих витрат відносяться витрати на обслуговування й управління виробництвом (цехів, дільниць), які змінюються прямо (або майже прямо) пропорційно зміні обсягу діяльності. Змінні загальновиробничі витрати розподіляються на кожний об'єкт витрат із використанням баз розподілу (годин праці, заробітної плати, обсягу діяльності, прямих витрат тощо) входячи із фактичної потужності звітного періоду.

Перелік і склад змінних і постійних загальновиробничих витрат визначає підприємство.

При плануванні собівартості потрібно звернути увагу на те, що найбільша складність у розподілі загальновиробничих витрат полягає у визначенні сум постійних загальновиробничих витрат, що припадає на одиницю продукції. При цьому кількість одиниць продукції, що буде випущена протягом певного періоду, — важливий фактор, що впливає на собівартість одиниці продукції.

Суть розподілу постійних загальновиробничих витрат із використанням нормальної потужності полягає у тому, що сума постійних загальновиробничих витрат, що розподіляється на кожну одиницю виробництва, не зростає внаслідок низького рівня використання потужності. А, отже, собівартість продукції не буде завищеною.

Вивчивши методику калькулювання виробничої собівартості, перейдемо до планування собівартості готової продукції.

Собівартість готової продукції формується за рівнянням:

Собівартість готової продукції	=	Залишок незавершеного виробництва на початок періоду	+	Витрати на виробництво в плановому періоді	-	Залишок незавершеного виробництва на кінець планового періоду
--------------------------------------	---	--	---	---	---	--

Зрозумівши методику розрахунку собівартості готової продукції перейдемо до визначення собівартості реалізованої продукції.

Собівартість реалізованої продукції визначається на підставі такого рівняння:

Собівартість реалізованої продукції	=	Залишок готової продукції на початок планового періоду	+	Собівартість продукції, виробленої за плановий період	-	Залишок готової продукції на кінець планового періоду
---	---	---	---	---	---	--

Витрати, пов'язані з операційною діяльністю, які не включаються в собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг), поділяються на адміністративні витрати, витрати на збут та інші операційні витрати.

Вивчивши методику планування собівартості готової та реалізованої продукції, потрібно ознайомитись із складом витрат,

які відносяться до адміністративних, витрат на збут продукції та інших операційних витрат.

Це питання викладено в стандарті бухгалтеріку 16 «Витрати».

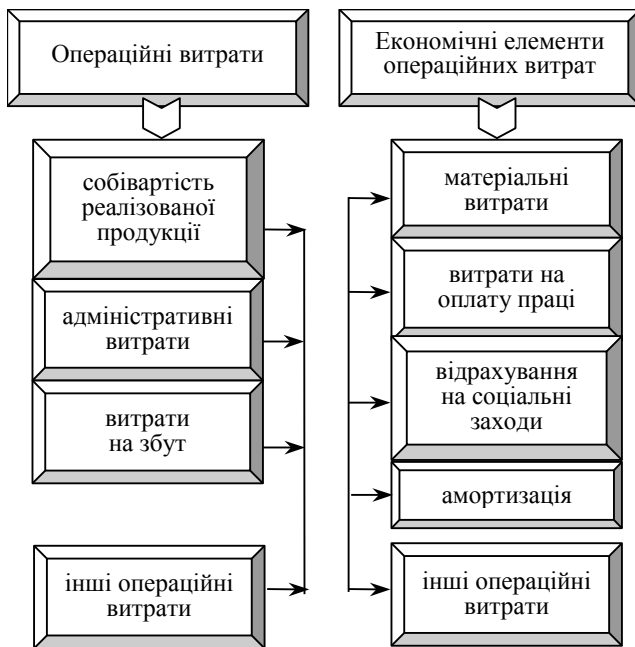


Рис. 7.2. Взаємозв'язок класифікації операційних витрат за функціями та економічними елементами

Зверніть увагу та дослідіть взаємозв'язок операційних витрат за функціями та економічними елементами, який зображено на рис. 7.2.

Розглянемо методику розрахунку калькуляційних статей прямих витрат та складання зведеного кошторису.

Витрати за статтею «Прямі матеріальні витрати» включаються безпосередньо до собівартості окремих видів продукції та замовлень і визначаються як добуток норми витрат i -го матеріалу на одиницю продукції та ціни i -го матеріалу.

В окремих галузях промисловості ця стаття калькуляції може бути деталізована з урахуванням характеру, структури та організації виробництва.

Зокрема в машинобудівній, суднобудівній, харчовій, окремих виробництвах хімічної промисловості можливе виділення в окре-

му комплексну статтю калькуляції напівфабрикатів власного виробництва.

У суднобудівній промисловості в окрему статтю калькуляції виділяються контрагентські поставки та роботи. У цій статті відображається вартість механізмів і виробів, повністю виконаних підприємством-контрагентом та готових до монтажу на судах. Ці витрати безпосередньо включаються до собівартості окремих виробів і замовлень.

До статті «Прямі матеріальні витрати» відносяться також вартість палива та енергії, що витрачаються відповідно до установлених технологічних процесів для плавильних агрегатів у ливарних цехах, нагріву металу в ковальсько-пресових цехах, для електропечей, для загартовування струменями високої частоти, сушіння деревини тощо.

Потрібно мати на увазі, що вартість палива та енергії при роботі інших верстатів та устаткування, які не можуть бути безпосередньо віднесені до конкретного об'єкта витрат, включаються в собівартість до статті «Загальновиробничі витрати».

Із витрат на матеріальні ресурси, що включаються до виробничої собівартості продукції, вираховується вартість зворотних відходів.

Витрати за статтею «Прямі витрати на оплату праці» відносяться безпосередньо на собівартість окремих виробів. Для робітників, зайнятих на відрядних роботах, вона розраховується за методикою, викладеною в темі 8.

Потрібно мати на увазі те, що в процесі калькулювання, складання кошторисів, аналізі витрат виникають певні труднощі при визначенні витрат на ремонт. У новому плані рахунків бухгалтерського обліку не має рахунка «Ремонт основних засобів». Відповідно до інструкції такі витрати мають бути відображені на статтях:

✓ «Загальновиробничі витрати» (якщо ремонтуються виробничі основні фонди);

✓ «Адміністративні витрати» (якщо ремонтуються основні засоби загальногосподарського призначення);

✓ «Витрати на збут» (ремонт основних засобів, що використовуються для забезпечення збуту продукції);

✓ «Інші витрати операційної діяльності»:

— ремонт основних засобів, що використовуються для досліджень та розробок нової продукції, технології;

— ремонт основних засобів, що відносяться до житлово-комунальних та обслуговуючих господарств, дитсадків, будинків відпочинку, тощо.

Засвоївши методику калькулювання окремих видів продукції, розрахунку виробничої собівартості, перейдемо

до складання зведеного кошторису витрат на виробництво.

До зведеного кошторису витрат на виробництво включаються витрати всіх структурних підрозділів підприємства, що беруть участь у виробництві продукції.

Складається зведений кошторис на підставі таких розрахунків:

- ✓ витрат на сировину, матеріали, покупні комплектуючі вироби, напівфабрикати, технологічне паливо й енергію в основному виробництві;

- ✓ основної та додаткової заробітної плати робітників, зайнятих у виробництві продукції, з відрахуванням на соціальні заходи;

- ✓ кошторисів витрат цехів допоміжного виробництва;

- ✓ кошторисів витрат, пов'язаних із підготовкою та освоєнням виробництва продукції;

- ✓ кошторисів витрат на утримання, експлуатацію та ремонт устаткування;

- ✓ кошторисів витрат, пов'язаних із відшкодуванням зносу спеціальних інструментів і пристроїв цільового призначення;

- ✓ кошторисів загальновиробничих витрат.

При складанні зведеного кошторису враховуються всі операційні витрати планового періоду.

Взаємозв'язок кошторису на виробництво з іншими розділами плану внутрішньофірмового планування зображено на рис. 7.3.

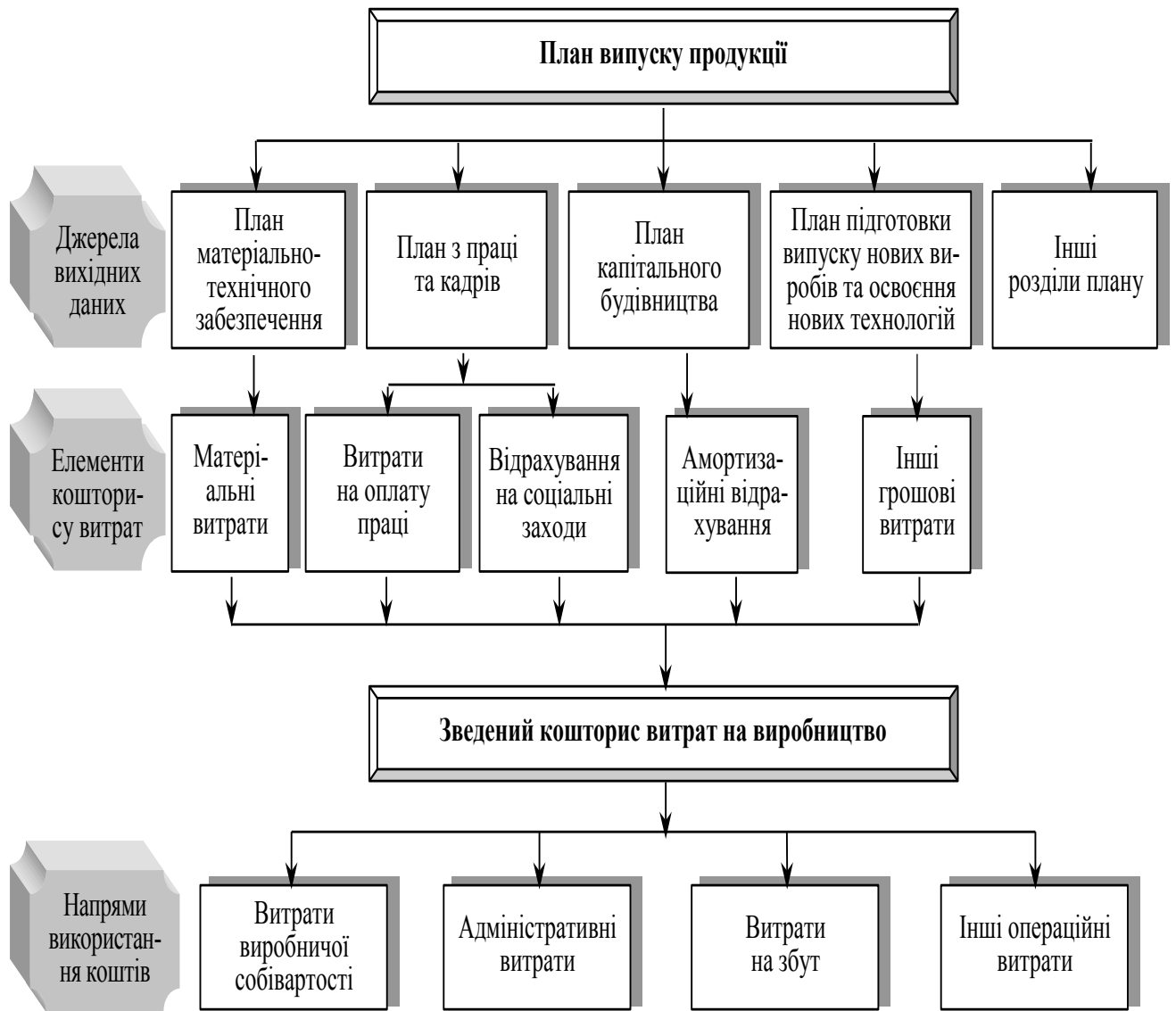


Рис. 7.3. Схема взаємозв'язку кошторису на виробництво з іншими розділами плану внутрішньофірмового планування

7.2. Планування витрат на транспорті

Планування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті здійснюється на основі Методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 05.02.2002. р. № 65.

Собівартість перевезень (робіт, послуг) - це виражені в грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов'язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів і пасажирів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення.

Витрати на здійснення перевезень (робіт, послуг) характеризують витрати поточного періоду (року, кварталу, місяця) на ці цілі.

Витрати на перевезення (роботи, послуги) включають у собівартість того звітного періоду, в якому вони виникли, незалежно від дати сплати грошових коштів. Непродуктивні витрати і втрати відображаються в обліку того звітного періоду, в якому вони виникли.

Витрати в іноземній валюті на виконання перевезень (робіт, послуг) відносяться на собівартість у гривнях, згідно з офіційним курсом Національного банку України, що діє на дату здійснення витрат.

Калькулювання собівартості - це визначення розміру витрат у грошовій формі на виробництво одиниці певного виду робіт (послуг) по окремих видах витрат. За допомогою калькулювання визначаються собівартість одиниці робіт (послуг), всього їх обсягу, собівартість виробництва по окремих структурних підрозділах підприємства, по різних виробничих процесах і в цілому по підприємству.

Планування собівартості перевезень (робіт, послуг) є складовою частиною плану економічного та соціального розвитку транспортних підприємств, які розробляються ними самостійно на підставі показників планового обсягу перевезень вантажів і пасажирів, інших робіт і послуг, продуктивності праці, фонду її оплати та інших, і являє собою систему

техніко-економічних розрахунків, які визначають величину витрат на здійснення перевезень (робіт, послуг).

При здійсненні планування, обліку та калькулювання собівартості повинно бути забезпечене повне зіставлення планових та звітних даних щодо складу класифікації витрат, об'єктів і одиниць калькулювання, методів розподілу витрат між об'єктами калькулювання та плановими (звітними) періодами.

Витрати звичайної діяльності підприємства складаються з витрат операційної діяльності, фінансових витрат (витрат на проценти): за користування кредитами отриманими, за облігаціями випущеними, за фінансовою орендою тощо та інших витрат звичайної діяльності, які не пов'язані безпосередньо з перевезеннями.

Витрати операційної діяльності підприємства складаються з виробничої собівартості перевезень, адміністративних витрат, витрат на збут та інших операційних витрат.

Витрати операційної діяльності підприємств транспорту відповідно до їх економічного змісту групуються за такими елементами:

- матеріальні витрати;
- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- амортизація основних фондів та нематеріальних активів;
- інші операційні витрати.

До виробничої собівартості перевезень включаються:

- прямі матеріальні витрати;
- прямі витрати на оплату праці;
- інші прямі витрати;
- загальновиробничі витрати.

До наведеної типової номенклатури статей калькуляції можуть вноситись зміни з урахуванням організаційної структури транспортних підприємств, характеру і рівня організації перевезень, питомої ваги витрат у

собівартості окремих видів перевезень, а також об'єднувати кілька типових статей калькуляції в одну або виділяти з однієї типової статті кілька статей калькуляції.

Зокрема, для підприємств-перевізників авіаційного транспорту цей перелік доповнюється статтею "аеропортові витрати", для підприємств автомобільного транспорту - статтею "автомобільні шини", для підприємств морського та річкового транспорту - статтею "стивідорні витрати".

Облік і калькулювання фактичної собівартості перевезень на транспортних підприємствах здійснюється з використанням нормативного, стандарт-костінгу, позамовного методів або простим підрахунком витрат.

Основними елементами нормативного методу є облік витрат на виконання окремих видів перевезень за діючими нормами, облік відхилень від норм і облік зміни норм.

Основними завданнями нормативного методу є своєчасне попередження нераціонального витрачання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів підприємства, сприяння виявленню резервів зниження собівартості перевезень, оперативне управління формуванням витрат виробництва.

Нормативний метод обліку витрат виробництва сприяє своєчасному виявленню і встановленню причин відхилень фактичних витрат від діючих норм основних витрат та кошторисів витрат на обслуговування виробництва й управління.

Для складання нормативної, планової і звітної калькуляцій застосовується єдина номенклатура статей витрат.

Фактичні витрати, що перевищують нормативні, не включаються до витрат виробництва, якщо такі перевитрати пов'язані із зловживаннями, нестачами, крадіжками, нетехнологічним використанням та порушенням правил зберігання.

Позамовний метод обліку витрат і калькулювання собівартості передбачає відокремлений облік витрат по кожному з видів перевезень (робіт, послуг) у розрізі статей витрат.

Об'єктом обліку і калькулювання при застосуванні цього методу є окремі види перевезень (робіт, послуг), а калькуляційними одиницями - відповідні одиниці їх виміру.

Калькулювання собівартості перевезень пасажирів, багажу і пошти та перевезень вантажів на залізничному транспорті виконується тільки управлінням залізниць по залізниці у цілому згідно з Галузевою інструкцією з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті.

Об'єктами калькуляції собівартості перевезень на залізничному транспорті є:

- вантажні перевезення;
- пасажирські перевезення;
- перевезення багажу та вантажобагажу;
- перевезення пошти.

За одиницю калькуляції собівартості перевезень вантажу, багажу та вантажобагажу приймається 10 тонно-кілометрів, пасажирів - 10 пасажиро-кілометрів, пошти - 10 вагоно-кілометрів поштових вагонів.

Найважливішим етапом калькулювання перевезень на залізничному транспорті є розподіл експлуатаційних витрат між видами перевезень, видами сполучень та видами тяги. Розподіл витрат проводиться кожним структурним підрозділом (господарством) залізниці за окремими статтями чи групами статей.

Калькулювання собівартості транспортної продукції полягає у визначенні суми витрат по кожній статті калькуляції, а також затрат за одиницю транспортної продукції по кожному виду перевезень.

Для калькуляції собівартості використовуються дані виробничої програми по експлуатації, технічному обслуговуванню та ремонту рухомого складу, планів по праці, заробітній платі, МТЗ та фінансового плану.

Собівартість одиниці транспортної продукції i -го виду S_i визначають за формулою

$$S_i = (\sum \Phi OT_i + C_{спр\ i} + C_{зсм\ i} + C_{тор\ i} + C_{ун\ i} + C_{ам\ i} + C_{н.сб.\ i} + C_{ини\ i}) 10 / P_i ,$$

де ΦOT_i - фонд оплати праці, грн.;

$C_{стр i}$ - відрахування на соціальні заходи, грн.;

$C_{смі}$ - витрати на паливно-мастильні матеріали, грн.;

$C_{тор i}$ - витрати на технічне обслуговування та ремонт, грн.;

$C_{ши}$ - витрати на автомобільні шини, грн.;

$C_{амі}$ - амортизаційні відрахування на повне відновлення рухомого складу, грн.;

$C_{н.сб.i}$ - податки та збори, грн.;

$C_{інш}$ - інші витрати, грн.;

P_i - транспортна продукція і-го виду.

По вантажним перевезенням у якості калькуляційної одиниці приймають:

- по перевезенням, що оплачуються по (сдельним) відрядним тарифам - 10 ткм;
- по перевезенням, що оплачуються за почасовими тарифами – 10 автомобіле-годин роботи.

По пасажирським перевезенням у якості калькуляційних одиниць приймають:

- по автобусним перевезенням – 10 пас.-км або 10 автомобіле-годин роботи;
- по таксомоторним перевезенням – 10 км платного пробігу.

7.3. Планування транспортних тарифів

Ціни на транспортну продукцію в АТП називаються тарифами. Які в ринкових умовах формуються з урахуванням попиту і пропозиції на ринку транспортних послуг.

В залежності від державного впливу, регулювання, ступеню конкуренції на ринку розрізняють такі види тарифів: вільні (ринкові) та регульовані.

Вільні тарифи – це тарифи, що встановлюються підприємством на основі попиту та пропозиції на ринку транспортних послуг.

Регульовані тарифи – це тарифи, що встановлюються відповідними органами управління: урядом, міністерством, органами виконавчої влади, органами місцевого управління. Ці органи можуть встановлювати певні умови обмеження.

В пасажирських АТП використовують регульовані тарифи на автобусні і таксомоторні перевезення.

В вантажних АТП використовують вільні тарифи. які також називають договірними тарифами.

Договірні тарифи на перевезення визначаються на основі економічно обґрунтованих витрат на перевезення, а також рівня рентабельності, узгодженого з замовниками.

Договірні тарифи використовуються також на різного роду роботи та послуги в наступних випадках:

- при участі водія у виконанні вантажних робіт;
- при наданні у розпорядження замовника вантажних механізмів;
- при наданні транспортних засобів в оренду;
- при наданні у користуванні тари – обладнання;
- у випадках виконання водієм комплексу транспортно-експедиційних операцій по прийманню вантажів для перевезення, супроводу та охороні вантажів у дорозі, здачі вантажів вантажоотримувачу;

- при наданні послуг виробничого характеру: переобладнання транспортних засобів по узгодженню із замовником, виконання внутрішньо складської переробки вантажів, що не пов'язана з навантажувальними роботами, виконання за дорученням замовника прибирання, мийки, пропарювання кузова автомобіля, надання брезенту для накриття вантажів, які перевозяться на відстані, більше 50 км, а також інші послуги;

- у випадках комплексного транспортно-експедиційного обслуговування підприємств і організацій, а також приватних замовників. Плата за комплексне обслуговування визначається як сума плат за роботи (послуги) за усередненими тарифами.

Договірні тарифи оформлюються протоколом і вводяться в дію з моменту підписання його керівником АТП і замовником, якщо не оговорені інші умови введення їх у дію.

При перевезенні вантажів за разовими замовленнями узгодження договірних тарифу може бути оформлене без протоколу. У цьому випадку на документі, яким оформлене замовлення на перевезення, замовник вказує, що оплата гарантується. Для узгодження договірних тарифу АТП надає замовнику калькуляцію собівартості перевезень (послуг) та необхідні матеріали по обґрунтуванню калькульованих витрат та рентабельності.

Договірний тариф повинен бути узгоджений до початку перевезень. Зміна договірних тарифу у зв'язку з тим, що змінились умови виконання перевезень, здійснюється за додатковим узгодженням сторін.

Договірний тариф на одиницю транспортної продукції C_i визначається за формулою:

$$C_i = S_i + \Pi_i + \Pi ДВ_i,$$

де S_i - собівартість одиниці транспортної продукції і-го виду (т. км, год тощо);

Π_i - прибуток, який визначається на основі рівня рентабельності R_i (десятковий дріб), узгодженого з замовником, для і-го виду транспортної продукції, грн.

$$П_i = S_i \cdot R_i .$$

ПДВі – податок на додану вартість для і-го виду продукції, який визначається у відповідності із встановленою ставкою.

Договірні тарифи для інших видів робіт і послуг Ц інші і визначають за формулою:

$$Ц_{інші j} = S_j + П_j + ПДВ_j .$$

Тарифи на перевезення пасажирів автобусами встановлюють за 1 км поїздки пасажира. Рівень тарифів залежить від виду перевезень – міжміських, приміських та міських, типу автобусів – з м'якими та жорсткими сидіннями. При цьому використовується система пільгових тарифів (для дітей, ветеранів війни і праці, інвалідів, студентів тощо).

Методика формування тарифів на автобусні перевезення аналогічна формуванню тарифів на вантажні перевезення. Відмінність полягає в тому, що в основу розрахунків покладено середньо галузеву собівартість та регламентований рівень рентабельності.

Розрізняють системи єдиного тарифу та диференційованого.

Система єдиного тарифу застосовується для міських перевезень та встановлюється незалежно від довжини маршруту та дальності поїздки пасажирів. До уваги береться середня відстань поїздки пасажирів у місті.

Система диференційованих тарифів включає:

- відрубні тарифи, при використанні яких весь маршрут ділиться на рівні частини з однаковим тарифом на кожній ділянці. Вони застосовуються в основному на приміських маршрутах. Наприклад, тариф на кожній ділянці маршруту встановлений у розмірі 70 коп, 2 ділянки – 1,4 грн...;

- перекривні тарифи, при встановленні яких весь маршрут ділиться на рівні частини, але при цьому друга половина кожної ділянки слугує першою половиною наступної ділянки. Цей вид тарифів також використовується у приміських маршрутах і він більш вигідний для пасажирів;

- скидочні тарифи, які встановлюються за 1 км, але при цьому зі збільшенням відстані перевезення вони зменшуються і чим більша відстань,

тим менша плата за 1 км. Застосовується даний вид тарифів на міжміських та міжнародних перевезеннях.

При використанні автобусів в якості замовних, екскурсійних тарифи встановлюються за 1 годину роботи автобуса та 1 км пробігу. Рівень рентабельності може узгоджуватись із замовником або встановлюється АТП на свій розсуд.

Тарифи на таксомоторні перевезення також є регульованими та являють собою комбіновану систему, яка включає тарифи за 1 км платного пробігу, за посадку та за час платного простою у клієнта.

Для маршрутних легкових автомобілів-таксі на міжміських лініях встановлюються поясні тарифи в залежності від дальності поїздки.

Плата за користування службовим легковим автомобілем встановлюється в залежності від марки та класу автомобіля та тривалості поїздки.

В практичній діяльності АТП може бути використано декілька видів тарифних стратегій:

- стратегія високих тарифів, які значно вище витрат виробництва. Така стратегія можлива в умовах підвищеного рівня попиту за рахунок високої якості послуг (швидкість доставки, збереженості вантажів, надання різного роду супутніх послуг), надання спеціалізованого рухомого складу тощо;
- стратегія низьких тарифів або стратегія «проникнення» на ринок. Ця стратегія ефективна на ринках з високою еластичністю попиту, коли споживач різко реагує на зниження тарифів. У цьому випадку АТП за рахунок великого обсягу перевезень може використовувати більш низькі тарифи;
- стратегія диференціації тарифів передбачає їх використання для певної групи клієнтів, в яких зацікавлене АТП. Це перш за все стосується постійної клієнтури. А також клієнтів крупних замовлень на перевезення;
- стратегія гнучких, еластичних тарифів. Тарифи встановлюються по узгодженню із замовником, враховуючи його споживацькі здібності.

В практичній діяльності АТП найбільш дієвою є стратегія диференційованих тарифів, що передбачає надбавки, знижки, які встановлюються у відсотках до тарифної плати.

Види надбавок:

- за використання спеціалізованого рухомого складу, за перевезення вантажів, що потребують спеціального обладнання та пристосувань, за перевезення великогабаритних, шкідливих, небезпечних вантажів тощо;
- за терміновість доставки вантажів, за роботу у вихідні та святкові дні, за понадурочну роботу.

Види знижок:

- скидки споживачу, що забезпечує зворотне завантаження автомобіля;
- за великий обсяг замовлення;
- за укладання з АТП довгострокової угоди на перевезення вантажів;
- за постійне використання причепів.

В тарифній політиці АТП важливо, щоб споживач транспортних послуг сприймав тарифну плату як справедливу компенсацію за надані послуги.