

УДК 656:338.5

JEL D 49

DOI 10.31375/2226-1915-2023-1-57-72

**ПРИЙНЯТТЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ  
ЩОДО ВСТАНОВЛЕННЯ ТАРИФІВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ  
АВТОБУСАМИ В РЕЖИМІ НЕРЕГУЛЯРНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ  
ТА В СФЕРІ ТУРИСТИЧНОГО БІЗНЕСУ**

**А.В. Непран**

к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки і підприємництва

*nepranxtei@gmail.com;*

ORCID: 0000-0002-8329-7123

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет, Харків, Україна*

**А.А. Воронкова**

к. е. н., доцент, доцент кафедра менеджменту, бізнесу і адміністрування

*voronkova.hdza@gmail.com;*

ORCID: 0000-0003-0523-3156

**В.В. Мерчанський**

к. е. н., доцент, доцент кафедра туризму

ORCID: 0000-0003-2870-5902

*Державний біотехнологічний університет, Харків, Україна*

**Анотація.** У статті розкривається порядок прийняття управлінських рішень щодо встановлення тарифів на перевезення пасажирів автобусами в режимі нерегулярних пасажирських перевезень. Для нерегулярних перевезень рекомендується розрахунок тарифів та управлінські рішення щодо їх зміни приймати із застосуванням методу прямих витрат. Розкриті особливості побудови транспортного тарифу із урахуванням галузевих норм використання матеріальних та паливно-енергетичних ресурсів, річного пробігу (з урахуванням нульового пробігу), ставок податків.

При автобусних перевезеннях розрахунок прямих витрат за методичним підходом, що знайшов досить широке поширення в промисловості, є неможливим. Це пов'язано із специфікою автомобільних перевезень та особливістю формування витрат. Нами був зроблений порядок розрахунку прямих витрат, який враховує два основних чинника: відстань перевезень та час автобуса на маршруті (або кількість маршрутів за зміну). Зроблений розрахунок тарифу для трьох окремих маршрутів, які відрізняються тривалістю подорожі, відстанню перевезень. Тарифи є економічно обґрунтованими і можуть застосовуватися в системі управління транспортним підприємством, а такий підхід може бути взятий в основі обчислення тарифів для перевезення пасажирів в режимі нерегулярних перевезень.

**Ключові слова:** тариф, калькулювання, собівартість перевезення, витрати, прибуток, ціна.

UDC 656:338.5

JEL D 49

DOI 10.31375/2226-1915-2023-1-57-72

**ADOPTION OF ADMINISTRATIVE DECISIONS REGARDING  
ESTABLISHMENT OF TARIFFS FOR TRANSPORTATION OF PASSENGERS  
BY BUSES IN THE REGIME OF IRREGULAR PASSENGER  
TRANSPORTATION AND IN THE SPHERE OF TOURIST BUSINESS**

**Andrey Nepran**

Lecturer Associated Professors, Ph.D in economist  
Department of Economics and Entrepreneurship  
*nepranxtei@gmail.com;*  
ORCID: 0000-0002-8329-7123

*Kharkiv National Automobile and Highway University*

**Alla Voronkova**

Doctor of Economic Sciences, Associate Professor,  
Associate Professor of the Department of Management, Business and Administration  
*voronkova.hdzva@gmail.com;*  
ORCID: 0000-0003-0523-3156

**Volodymyr Merchanskyi,**

Doctor of Economic Sciences, associate professor,  
Associate professor of the Department of Tourism  
ORCID ID: 0000-0003-2870-5902

*State University of Biotechnology, Kharkiv, Ukraine*

**Abstract.** *The article describes the procedure for making administrative decisions regarding the establishment of tariffs for the transportation of passengers by bus in the mode of irregular passenger transportation. Tariffs for the transportation of passengers by road transport are established on the basis of the cost method of pricing. The transportation tariff is determined based on the planned expenses for the transportation of passengers, taxes and fees, as well as taking into account the economically justified profit of the carrier. It has been proven that for non-regular transportation, it is impractical and impossible to make management decisions regarding the establishment of tariffs for non-regular transportation on the basis of the «Methodology for calculating tariffs for passenger road transport services», since it is not possible to establish the volume of transportation, cost of transportation and expenses with sufficient accuracy. Therefore, it is advisable to calculate tariffs and make management decisions regarding their changes using the direct cost method. The specifics of construction of the transport tariff are revealed, taking into account industry standards for the use of material and fuel and energy resources, annual mileage (taking into account zero mileage), tax rates.*

*In the case of bus transportation, it is impossible to calculate direct costs according to the methodical approach that has become quite widespread in the industry. This is due to the specifics of road transport and the specifics of cost formation. We have developed a procedure for calculating direct costs that takes into account two main factors: the distance of transportation and the time of the bus on the route (or the number of routes per shift). The tariff was calculated for three separate routes, which differ in the duration of the trip and the distance of transportation. Tariffs are economically justified and can be applied in the management system of a transport enterprise, and this approach can be taken as a basis for calculating tariffs for the transportation of passengers in the mode of irregular transportation.*

**Keywords:** *tariff, calculation, cost of transportation, expenses, profit, price.*

**Постановка проблеми.** Транспортні тарифи на перевезення пасажирів автомобільним транспортом відіграють дуже важливу роль у формуванні доходів транспортних підприємств. Управління транспортними тарифами є одним із важливих інструментів забезпечення конкурентоспроможності та фінансової стійкості перевізників. Особливо важливу роль транспортні тарифи відіграють на ринку нерегулярних автобусних перевезень, попит на які у значній мірі формують підприємства у сфері туристичного бізнесу. Зважаючи на те, що ринок нерегулярних автобусних перевезень характеризується високим рівнем конкуренції, тарифи виступають одним із важливих факторів конкурентної боротьби між транспортними підприємствами. Помилки при встановленні транспортних тарифів деформують відносини між перевізником та замовником, можуть призвести до збитковості та погіршення фінансового стану транспортного підприємства. У зв'язку з цим важливого значення набуває питання обґрунтування величини транспортного тарифу на автобусні перевезення в режимі нерегулярних автобусних перевезень.

**Огляд останніх досліджень та публікацій.** Дослідженню питань

обґрунтування транспортних тарифів на перевезення пасажирів в автомобільному транспорті присвячені дослідження багатьох вітчизняних дослідників, зокрема Н. Богомолової [1], О. Дмитрієвої [2], Л. Савченка [3], І. Шевченка [4], В. Шинкаренка [5], О. Пилипенка, О. Огія [6]. Як відмічала Н. Богомолова, система формування тарифів на перевезення пасажирів підприємствами автомобільного транспорту має певні особливості, здебільшого пов'язані зі специфікою використання автомобільного транспорту [1, с. 3]. Важливу роль в обґрунтуванні тарифної політики при перевезенні пасажирів на автомобільному транспорті відіграють рекомендації Міністерства транспорту та зв'язку України щодо визначення тарифу [7]. Впровадження методики, — відзначав Л. Савченко, — дасть можливість ефективно використовувати її у транспортній галузі та рентабельно планувати формування тарифів, враховуючи всі витрати, які передбачаються в організації транспортного процесу [3; 233].

**Невирішені складові загальної проблеми.** Разом з тим переважна більшість дослідників обґрунтовують порядок визначення тарифів на автобусних перевезеннях в режимі регу-

лярних пасажирських перевезень з урахуванням Методики № 1175, яка ґрунтується на визначення собівартості перевезення пасажирів та планового прибутку. Проте при перевезенні пасажирів в режимі нерегулярних пасажирських перевезень застосування Методики № 1175 є неможливим, оскільки цей вид перевезень має суттєві особливості. По-перше, за умови нерегулярних пасажирських перевезень неможливо з достатньою точністю визначити число перевезених пасажирів за певний період, тоді як при регулярних перевезеннях це можна зробити з достатньою мірою точності (наприклад, із застосуванням вибіркового методу). По-друге, не представляється можливо визначити величину витрат і собівартість перевезення пасажирів, оскільки не відомий обсяг перевезень. Оскільки при автобусних перевезеннях основним методом ціноутворення є метод «витрати плюс прибуток», без визначення собівартості не можливо встановити тариф. Тому обґрунтування тарифу на перевезення пасажирів в режимі нерегулярних пасажирських перевезень повинно здійснюватися на інших засадах. На жаль, наукові дослідження та публікації з даної проблеми відсутні.

**Завдання дослідження.** Метою статті є обґрунтування порядку визначення тарифу на перевезення пасажирів автобусами в режимі нерегулярних пасажирських перевезень.

**Основний матеріал досліджень.** При формуванні тарифу з перевезення вантажів автомобільним транспортом слід виходити з того, що такі послуги не належать до послуг, ціни на які регулюються державою. Відповідно до постанови Кабінету

Міністрів України від 25.03.2015 № 240 «Про внесення змін у додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548» скасовано державне регулювання тарифів на перевезення пасажирів на приміських і міжміських внутрішньо-обласних автобусних маршрутах загального користування. Отже, згідно зі ст. 10 Закону України «Про ціни і ціноутворення» [8], на послуги автомобільного транспорту встановлюються вільні ціни. Це означає, що Методика № 1175 для перевізників носить рекомендаційний характер.

В основі транспортних тарифів лежать суспільно необхідні витрати праці по доставці вантажів та людей. Відповідно до ст. 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків. [9].

Специфіка автомобільного транспорту полягає в тому, що величина тарифу у значній мірі визначається відстанню перевезень та типом транспортного засобу. Тому для переважної більшості перевізників основним методом ціноутворення є метод «витрати плюс прибуток».

Обґрунтування тарифу на перевезення пасажирів автобусами в режимі нерегулярних пасажирських перевезень доцільно, на нашу думку, здійснювати на основі методу прямих витрат (метод «директ-костинг»). Сутність методу прямих витрат полягає у встановленні ціни шляхом додавання до прямих витратам визначеної прибутку (надбавки). Це означає, що

в розрізі об'єктів планується обчислення і враховується неповна собівартість. До собівартості включаються лише прямі (перемінні) витрати, тобто ті, які залежать від зміни перевезень пасажирів. Непрямі (постійні) витрати при визначенні ціни методом прямих витрат до уваги не беруться.

Для визначення прибутку від продукції від виручки віднімаються прямі (змінні) витрати. Ця різниця отримала назву «маржинального» прибутку. Віднімаючи з «маржиналь-

$$C_i = S_i^n \cdot \left(1 + \frac{D}{100}\right),$$

де  $C_i$  – тариф на перевезення, грн.;

$S_i^n$  – прямі витрати на перевезення одного пасажирів, грн.;

$D$  – рівень процентної надбавки, % до прямих витрат.

Цей метод отримав поширення в одиничному і мілко серійному виробництві на підприємствах обробної промисловості з великою номенклатурною продукцією, а також на підприємствах громадського харчування.

ного» прибутку непрямі (постійні) витрати, визначають прибуток від продукції. Метод прямих витрат дозволяє з урахуванням змін платоспроможного попиту знаходити оптимальне поєднання обсягів виробництва товарів (послуг), цін і витрат на виробництво.

У загальному вигляді ціна при використанні методу прямих витрат (без урахування непрямих податків) розраховується за формулою:

Розглянемо порядок застосування методу прямих витрат при обґрунтуванні тарифу на перевезення пасажирів в режимі нерегулярних маршрутів. Характеристику автобуса наведено нижче:

#### *Коротка технічна характеристика автобуса*

Марка транспортного засобу	Еталон А.08128
Пасажиromісткість автобуса за даними технічного паспорту	
- місць для сидіння	24
- загальна кількість місць	70
- довжина/ ширина/ висота (мм)	9440/2345/2900
Вид палива	дизель
Кількість шин, шт.	6
Базова лінійна норма витрат палива для конкретної марки автомобільного транспортного засобу, л/100 км (куб. м/100 км)	25,02

У залежності від порядку віднесення на собівартість перевезення (послуг) затрати поділяються на прямі, які безпосередньо відносяться на відповідні види перевезень (послуг), і ті, що розподіляються (або непрямі). Прямі затрати (за статтями

заробітна плата водія автобуса, відрахування на соціальні потреби, автомобільне паливо, мастильні та інші експлуатаційні матеріали, знос і ремонт автомобільної резини, технічне обслуговування і ремонт автомобілів) безпосередньо включаються у склад

витрат відповідно на вантажні або пасажирські перевезення. Непрямі витрати, зокрема витрати по управлінню підприємством, розподіляються між видами перевезень пропорційно вибраній базі розподілу.

До планової виробничої собівартості послуг відповідно до п. 25 Методики № 1175 відносять: а) прямі матеріальні витрати; б) прямі витрати на оплату праці; в) інші прямі витрати; г) загальновиробничі витрати. Розглянемо порядок розрахунку основних статей витрат.

Специфіка автомобільного транспорту обумовлює особливості складу прямих (змінних) витрат. Відповідно до п. 2.6 Наказ № 65 [10] встановлюється наступна номенклатура прямих матеріальних витрат: а) паливо; б) мастильні матеріали; в) витрати на відновлення та ремонт (знос) автомобільних шин; г) акумуляторні батареї; д) інші матеріали е) допоміжні матеріали.

*Розрахунок витрат на паливо.*  
За статтею «Паливо» враховується витрати на усі види автомобільного палива та з діючими нормами та цінами (з урахуванням витрати на доставку до місця збереження і видачі, на роботу спеціального обладнання, на роботу автономного обігрівача тощо), яке використовується для перевезення пасажирів. Вартість матеріалів, палива складається з усіх витрат на купівлю та доставку їх на склад підприємства, а саме: з фактурної вартості згідно з рахунками поставальників, включаючи прямі доплати, внески та скидки з додаванням транспортно-заготівельних витрат.

Порядок розрахунку витрат на паливо здійснюється відповідно до п. 4.1. Наказу № 43 [11]. Здійснено розрахунок витрат на паливо. Вихідні дані для розрахунку наведено в табл.1.

Таблиця 1

Розрахунок витрат на паливо

Показники	Еталон А.08128	Примітка
Базова лінійна норма витрат палива для конкретної марки автомобільного транспортного засобу, л/100 км (куб. м/100 км)	25,02	
Сумарний коригуючий коефіцієнт, %	22	5+10+4+3
а) автобуси працюють в умовах міста з населенням до 0,5 млн осіб	5	
б) частими зупинками пов'язаними з посадкою і висадкою пасажирів	10	
в) робота в зимових умовах*	4	
г) автобус більше 5 років	3	
Ціна за 1 л дизельного палива, грн.**	56	

\*За роботу у холодну пору року норми витрат палива підвищуються на 4 % (нижче ніж  $-5^{\circ}\text{C}$  та до  $-10^{\circ}\text{C}$  включно).

\*\* За даними сайту фірми ОККО за 20.11.2022; <https://www.okko.ua/fuels>

Для автобусів вартість нормативних витрат палива на 1 км ( $B_{п1км}$ ) становить

$$B_{п1км} = 0,01 \cdot 25,02(1 + 0,01 \cdot 22) \cdot 56 = 17,09 \text{ грн.}$$

*Розрахунок витрат на мастильні та інші експлуатаційні матеріали.* За статтею «Мастильні та інші експлуатаційні матеріали» відносяться витрати відповідно моторних, трансмісійних, спеціальних олив та пластичних мастил. Норми витрат

мастильних та інших експлуатаційних витрат при перевезенні пасажирів автобусами наведені в додатку В [11].

Вихідні дані для розрахунку витрат на мастильні та інші експлуатаційні матеріали наведені в табл. 2.

Таблиця 2

*Вихідні дані для розрахунку вартості мастильних та інших експлуатаційних матеріалів*

Вид мастильних та інших експлуатаційних матеріалів	Норми витрат: (л/100 л палива)	Ціна, грн./л*
Моторна олива	2,8	260
Трансмісійна олива	0,4	260
Спеціальна олива	0,1	300
Пластичні мастила (кг/100 л палива)	0,3	300

\* Бралася середньозважена ціна найбільш поширених видів мастильних матеріалів.

Витрати мастильних матеріалів на 1 км пробігу складуть

$$B_{м1км} = 0,01 \times 0,305244 \times (2,8 \times 260 + 0,4 \times 260 + 0,1 \times 300 + 0,3 \times 300) = 2,91 \text{ грн.}$$

*Розрахунок витрат на відновлення та ремонт автомобільних шин.* За даною статтею визначають витрати перевізників на відновлення та ремонт автомобільних шин у процесі їх експлуатації. Експлуатаційна норма

середнього ресурсу шин та методика застосування коефіцієнтів коригування надана в Наказі № 488 [12].

Вихідні дані для розрахунку витрат на автомобільні шини на 1 км пробігу автобусу наведені в табл. 3.

Таблиця 3

Вихідні дані для розрахунку витрат на автомобільні шини

Показник	Значення
Прогнозована ціна автомобільної шини, грн*	2600
Кількість шин, встановлених на одному автомобільному транспортному засобі, од.	6
Експлуатаційна норма середнього ресурсу шин, км	60000
Коефіцієнт коригування, який враховує умови експлуатації**	1,02

\* Інтернет-магазин «Avtorik».

\*\*1,02 – коефіцієнт коригування залежно від використання вантажності (пасажировмісності), інші коефіцієнти прийняті рівними 1.

Витрати на автомобільні шини пробігу складуть на 1 км:

$$B_{\text{ш } 1 \text{ км}} = \frac{2600 \times 6}{60000 \times 1,02} = 0,26 \text{ грн/км.}$$

Розрахунок витрат за статтею «Акумуляторні батареї». За статтею «Акумуляторні батареї» визначають витрати на відновлення та ремонт акумуляторних батарей. Експлуатаційна норма середнього ресурсу акумуляторних батарей та коефіцієнти коригування встановлені Експлуатаційними нормами середнього ресурсу акумуляторних свинцевих

стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.05.2006 № 489 [13].

Дані для обчислення обсягу витрат на акумуляторні батареї на 1 км пробігу автобусу наведені в табл. 4.

Таблиця 4

Дані для розрахунку витрат на акумуляторні батареї

Показник	Значення
Прогнозована ціна акумуляторної батареї, грн.	4600
Кількість акумуляторних батарей, встановлених на одному автомобільному транспортному засобі, од.	1
Експлуатаційна норма середнього ресурсу акумуляторних батарей, місяців	27
Коефіцієнт коригування, який враховує умови експлуатації	1
Фактична інтенсивність експлуатації автобусу, км/місяць (129064:2 × 30,4*)	5374,7

\*30,4 – середня кількість днів за місяць (365:12).



Витрати на акумуляторні батареї на 1 км пробігу визначаються

за формулою

$$B_{\text{аб 1 км}} = \frac{4600 \times 1}{27 \times 1 \times 5374,7} = 0,03 \text{ грн/км.}$$

*Розрахунок витрат за статтею «Прямі витрати на оплату праці».* За статтею «Прямі витрати на оплату праці» включають пов'язані з веденням господарської діяльності витрати на виплату основної і додаткової заробітної плати, обчислені згідно із системами оплати праці, прийнятими підприємством, включаючи будь-які виплати у грошовій або натуральній формі (п. 22 Наказу № 65).

Оплата водіїв може здійснюватися за погодинною або відрядною системами оплати праці. Як правило, у більшості випадків при нерегулярних перевезеннях заробітна плата водіїв сплачується за погодинно-преміальною системою. Особливість оплати праці водіїв автобусів полягає в тому, що тарифні розряди встановлюються в залежності від класу автомобіля та робочого об'єму двигуна. Коефіцієнти співвідношень до мінімальної заробітної плати водіїв автобусів наведено в Додатку 1.4 Галузевої угоди у сфері автомобільного транспорту [14].

основна заробітна плата

$$\frac{12937,7}{159} = 81,37 \text{ грн.}$$

додаткова заробітна плата

$$\frac{81,37 \cdot 22\%}{100} = 17,90 \text{ грн.}$$

Для водія автобуса (середній клас; довжиною 9,4 м) коефіцієнт співвідношення до мінімальної заробітної плати складає 1,931. При мінімальній зарплаті 6500 грн. місячна тарифна ставка водія автобуса становить 12937,7 грн. ( $6700 \times 1,931$ ).

Тривалість робочого часу водіїв визначається згідно «Положення про робочий час і час відпочинку водіїв автотранспортних засобів», затверджений наказом Мінтранспорту України від 17.01.2002 р. №18.

На автотранспортному підприємстві доплати до тарифної ставки та премії здійснюються відповідно до Положення про оплату праці. При цьому можна користуватися доплатами, визначеними Галузевою угодою. Зокрема, водіям можуть бути передбачені така додаткова заробітна плата: за інтенсивність – 12 %, за класність – 10 %, за роботу у вихідні та святкові дні – 100 %.

З урахуванням встановлених надбавок оплата за 1 годину роботи водія в січні 2023 р. (159 год.) становитиме:

Величина єдиного соціального внеску (ЄСВ) визначається Законом № 2464 [15] та Наказом № 454 [16].

Ставка єдиного соціального внеску становить 22 %. Величина ЄСВ складе

$$\frac{(81,37 + 17,9) \cdot 22\%}{100} = 21,84 \text{ грн.}$$

При встановленні тарифу методом прямих витрат необхідно врахувати особливість їх формування порівняно із промисловістю. Особливістю визначення прямих витрат на автомобільному транспорті при перевезенні пасажирів, на нашу думку, полягає в тому, що одна частина прямих витрат залежить від дальності перевезення, а інша – від часу тривалості перевезення або кількості

поїздок. До першої групи прямих відносять витрати на паливо, мастильні та інші експлуатаційні матеріали, знос шин, акумуляторних батарей. До другої групи прямих витрат належать витрати на оплату праці.

Визначимо загальний обсяг прямих витрат на 1 км та витрат, пов'язаних з поїздкою (або з часом) (табл. 5).

Таблиця 5

Визначення прямих витрат на перевезення

Показник	Значення
I. Прямі матеріальні витрати, всього, в т.ч.:	20,29
1.1. Дизпаливо	17,09
1.2. Мастильні та інші експлуатаційні матеріали	2,91
1.3. Акумулятори	0,03
1.4. Шини	0,26
II. Прямі погодинні витрати на оплату праці, всього, в т.ч.:	121,11
2.1. Основна заробітна плата	81,37
2.2. Додаткова заробітна плата	17,90
2.3. ЄСВ	21,84

Джерело: розраховано авторами

У загальному вигляді сума прямих витрат на одну поїздку може бути визначена за формулою

$$C_{\text{п}} = P \cdot T + Z_{\text{т}} \times D,$$

де  $C_{\text{п}}$  – прямі витрати на 1 поїздку;

$P$  – прямі витрати на 1 поїздку (або на 1 годину перевезень) незалежно від відстані перевезення;

$T$  – кількість перевезень за зміну (або тривалість годин поїздки);

$Z_{\text{т}}$  – прямі витрати, які пов'язані із перевезенням пасажирів на відстань 1 км;

$D$  – відстань перевезення пасажирів.

Найбільш складним при застосуванні методу прямих витрат є визначення розміру процентної націнки. Процентна надбавка повинна забезпечити отримання доходу, достатнього для відшкодування непрямих витрат та отримання прибутку.

Особливістю встановлення тарифів на автомобільному транспорті є

висока частка основних засобів (амортизації) в структурі тарифу. На відміну від промисловості та сільськогосподарства і промисловості частка амортизації в структурі тарифу складає 25-40 %.

Величина процентної надбавки визначається за формулою

$$D = \frac{\pi + Z_{\text{пост}}}{Z_{\text{пер}}},$$

- де  $D$  – націнка (у коефіцієнті);  
 $\pi$  – очікувана величина прибутку;  
 $Z_{\text{пост}}$  – непрямі (постійні) витрати;  
 $Z_{\text{пер}}$  – прямі (змінні) витрати на транспортування пасажирів.

До непрямих (постійних) витрат відносять: амортизаційні відрахування, витрати на ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу, вартість ліцензії на перевезення тощо. Дані для обчислення проценту націнки можуть бути взяті за попередній період.

Наприклад, за даними попереднього періоду обсяг непрямих витрат склав 215 тис. грн., прямих витрат на перевезення – 890 тис. грн. При розмірі очікуваного прибутку в 200 тис. грн. величина націнки складе

$$D = \frac{\pi + Z_{\text{пост}}}{Z_{\text{пер}}} = \frac{200 + 215}{890} = 0,47 \text{ або } 47\%.$$

Тепер можна обчислити тариф на перевезення пасажирів автобусами в режимі нерегулярних перевезень. Розглянемо приклад розрахунку декількох тарифів за різними туристичними маршрутами.

Туристична фірма здійснює нерегулярні перевезення пасажирів 3 маршрутами з наступними характеристиками:

Вид туристичного маршруту	Тривалість, годин	Відстань перевезень, км	Кількість пасажирів, осіб
I	4	25	20
II	8	30	20
III	8	50	20

Розрахунок тарифів на перевезення пасажирів автобусами в режимі

нерегулярних перевезень наведено в табл. 6.

Таблиця 6

Визначення тарифу на перевезення пасажирів автобусами в режимі  
нерегулярних пасажирських перевезень

Показник	Маршрути		
	I	II	III
1. Прямі матеріальні витрати на 1 км, всього	20,29	20,29	20,29
2. Відстань перевезення, км	25	30	50
3. Всього прямих витрат, пов'язаних із перевезенням пасажирів, грн	507,25	608,70	1014,50
4. Прямі погодинні витрати на оплату праці, грн.	121,11	121,11	121,11
5. Тривалість маршруту, годин	4	8	8
6. Всього прямих витрат, пов'язаних із часом поїздки, грн.	484,44	968,88	968,88
7. Разом прямих витрат, грн.	991,69	1577,58	1983,38
8. Націнка, %	47	47	47
9. Дохід від перевезення, грн.	1457,78	2319,04	2915,57
10. Тариф на перевезення одного пасажирів (без ПДВ), грн. (стр. 9: 20)	73	116	146

Джерело: розраховано авторами

Отже, за I маршрутом тариф на перевезення одного пасажирів складе 73 грн., а замовлення автобусу на екскурсію – 1460 грн. (округлено); за другим маршрутом – відповідно 2320 грн. і 116 грн. з одного пасажирів; за третім маршрутом – 2915 грн. і 146 грн. відповідно. При зростанні цін на паливно-мастильні матеріали, підвищення заробітної плати та інших складових витрат перерахунок тарифу не займе багато часу.

Встановлення тарифів на перевезення методом прямих витрат дозволить перевізнику встановити раціональні обґрунтовані тарифи, які забезпечать йому конкурентоспроможність на ринку перевезень та є економічно обґрунтованими. Розмір прибутку буде в значній мірі залежати від ступеня завантаженості транспортного

засобу на протязі певного періоду часу.

**Висновки.** У статті розроблено методику обчислення тарифу на перевезення пасажирів автобусами в режимі нерегулярних перевезень. Доведено, що застосування Методики встановлення тарифів, яка будується на визначенні собівартості перевезень, при здійсненні перевезень пасажирів автобусами в режимі нерегулярних перевезень є неможливим. Розкрито порядок розрахунку витрат за окремими складовими тарифу. Розраховані тарифи є економічно обґрунтованими, базуються на нормативах витрат паливно-мастильних матеріалів, оплати праці тощо. При зміні цін на паливно-мастильні матеріали, оплати праці і т. п., перерахунок не потребує багато часу.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Богомолова Н.І. Особливості управління тарифоутворенням в сфері пасажирських автотранспортних перевезень // Ефективна економіка. 2021. № 10. – URL: <http://www.econotyu.pauka.com.ua/?op=1&z=9424>.
2. Дмитрієва О.І. Формування наукової парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. 2021. № 6(26). С. 34-44.
3. Савченко Л.А. Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Динаміка, міцність та проектування машин і приладів. 2017. № 866. С. 230–233.
4. Шевченко І.Ю. Методичні засади оцінювання конкуренто-спроможності автомобілебудівних підприємств у контексті формування державної стратегії розвитку автомобілебудування // Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. Серія Економічні науки. 2018. № 4(125). С. 49-61.
5. Шинкаренко В. Г., Легкий С. А. Маркетинговий підхід до визначення ціни на послуги пасажирського автомобільного транспорту // Економіка транспортного комплексу, 2011. Вип. 17. С. 84-91.
6. Пилипенко О.М., Огій О. В. Обґрунтування тарифу на перевезення пасажирів автобусним транспортом у м. Черкаси // Вісник Черкаського державного технологічного університету. Серія: Технічні науки. 2018. № 2. С. 20-25.
7. Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1146-09#Text>
8. Про ціни і ціноутворення: Закон України від 22.06.2012 р. № 5007-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5007-17>.
9. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>
10. Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті: Наказ Міністерства транспорту України від 05.02. 2001 № 65. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0065361-01#Text>
11. Норми витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті: Наказ Міністерства транспорту України від 10.02.1998 № 43. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0043361-98#Text>
12. Експлуатаційні норми середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України 20.05.2006 № 488. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0712-06#Text>

13. Експлуатаційні норми середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі: Наказ Міністерства транспорту України від 20.05.2006 № 489. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0695-06#Text>
14. Галузева угода між Міністерством інфраструктури України, Федерацією роботодавців транспорту України, спільним представницьким органом Профспілки працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства України і Всеукраїнської незалежної профспілки працівників транспорту у сфері автомобільного транспорту на 2013-2015 роки. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0002733-13#Text>
15. Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування: Закон України від 08.07.2010 р. № 2464. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2464-17>
16. Про затвердження Порядку формування та подання страхувальниками звіту щодо сум нарахованого єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування: Наказ Міністерства доходів і зборів України від 09.09.2013 № 454. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1628-13#Text>

#### REFERENCES

1. Bogomolova, N.I. (2021). *Osoblyvosti upravlinnya taryfotvorennyam v sferi pasazhyrskyyx avtotransportnyx perevezhen. [Peculiarities of fare management in the field of passenger road transport.]*. *Efektivna ekonomika – efficient economy*. № 10. Retrieved from: <http://www.Eco-nomy.nayka.com.ua/?op=1&z=9424> [in Ukrainian].
2. Dmy`triyeva, O.I. (2021). *Formuvannya naukovoyi paradygmy derzhavnogo reguluvannya innovacijnogo rozvytku transportnoyi infrastruktury [Formation of a scientific paradigm of state regulation of innovative development of transport infrastructure]*. *Problemy i perspektyvy rozvytku pidpryyemnyctva – Problems and prospects of entrepreneurship development*. №6(26), 34-44 [in Ukrainian].
3. Savchenko, L.A. (2017). *Metody`ka rozrachunku taryfiv na poslугy pasazhyrskogo avtomobil`nogo transportu. [Methodology for calculating tariffs for passenger road transport services]* *Visny`k Nacional`nogo universytetu «Lviv`s`ka politexnika»*. *Dynamika, micznist ta proektuvannya mashyn i prykladiv – Bulletin of the Lviv Polytechnic National University. Dynamics, strength and design of machines and devices*. № 866, 230-233 [in Ukrainian].
4. Shevchenko, I.Y. (2018) *Metodychni zasady ocinyuvannya konkurento-spromozhnosti avtomobilebudivnyx pidpryyemstv u konteksti formuvannya derzhavnoyi strategiyi rozvytku avtomobilebuduvannya [Methodological principles of assessing the competitiveness of automobile manufacturing enterprises in the context of the formation of a state strategy for the development of automobile manufacturing]*. *Visnyk Kyivskogo nacionalnogo universytetu tekhnologij ta dizajnu. Seriya Ekonomichni nauky Bulletin of Kyiv National University of Technologies and Design. Economic sciences*. № 4(125), 49-61 [in Ukrainian].

5. Shynkarenko, V.G. & Legkyj, S. A. (2011). *Marketyngovyy pidxid do vyznachennya ciny na poslugy pasazhyrskogo avtomobil`nogo transportu. [A marketing approach to determining the price of passenger road transport services]. Ekonomika transportnogo kompleksu – Economy of the transport complex, Vy`p. 17. P. 84-91 [in Ukrainian].*
6. Pylypenko, O.M. & Ogij, O. V. (2018). *Obgruntuvannya taryfu na perevezennya pasazhyriv avtobusnym transportom u m. Cherkasy. [Justification of the tariff for the transportation of passengers by bus transport in the city of Cherkasy]. Visnyk Cherkaskogo derzhavnogo texnologichnogo universytetu. Seriya: Texnichni nauky – Bulletin of the Cherkasy State Technological University. Series: Technical sciences. № 2, 20-25 [in Ukrainian].*
7. *Metodyka rozraxunku taryfiv na poslugy pasazhyrskogo avtomobil`nogo transportu: Nakaz Ministerstva transportu ta zvyazku Ukrayiny vid 17.11. 2009 № 1175 [Methodology for calculating tariffs for passenger road transport services: Order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine dated 11/17/2009 No. 1175]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1146-09#Text> [in Ukrainian].*
8. *Pro ciny i cinoutvorennia: Zakon Ukrayiny vid 22.06.2012 r. № 5007-VI [On prices and pricing: Law of Ukraine dated June 22, 2012 No. 5007-VI]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5007-17> [in Ukrainian].*
9. *Pro avtomobilnyi transport: Zakon Ukrainy vid 05.04.2001 r. № 2344-III. On road transport [Law of Ukraine dated 04/05/2001 No. 2344-III]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> [in Ukrainian].*
10. *Metodychni rekomendaciyi z formuvannya sobivartosti perevezen (robit, poslug) na transporti [Methodological recommendations for the formation of the cost of transportation (works, services) in transport]. Nakaz Ministerstva transportu Ukrayiny vid 05.02.2001 № 65. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0065361-01#Text> [in Ukrainian].*
11. *Normy vytrat paly`va i mastylnyx materialiv na avtomobil`nomu transporti: Nakaz Ministerstva transportu Ukrayiny vid 10.02.1998 № 43 [Norms of consumption of fuel and lubricants in road transport: Order of the Ministry of Transport of Ukraine dated February 10, 1998 No. 43]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0043361-98#Text> [in Ukrainian].*
12. *Eskpluacijni normy serednogo resursu pnevmatychnyx shyn kolisnyx transportnyx zasobiv i specialnyx mashyn, vykonanyx na kolisnyx shasi: Nakaz Ministerstva transportu ta zvyazku Ukrayiny 20.05.2006 № 488 [Operating norms of the average resource of pneumatic tires of wheeled vehicles and special machines made on wheeled chassis: Order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine 05/20/2006 No. 488.]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0712-06#Text> [in Ukrainian].*

13. *Ekspluatacijni normy serednogo resursu akumuljatornyx svyncevyx starternyx batarej kolisnyx transportnyx zasobiv i specialnyx mashyn, vykonanyx na kolisnyx shasi: Nakaz Ministerstva transportu Ukrayiny vid 20.05.2006 № 489 [Operational norms of the average resource of rechargeable lead starter batteries of wheeled vehicles and special machines made on wheeled chassis: Order of the Ministry of Transport of Ukraine dated 05/20/ 2006 No. 489]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0695-06#Text> [in Ukrainian].*
14. *Galuzeva ugoda mizh Ministerstvom infrastruktury Ukrayiny, Federacijeyu robotodavciv transportu Ukrayiny, spilnym predstavnyczkym organom Profspilky pracivnykiv avtomobilnogo transportu ta shlyaxovogo gospodarstva Ukrayiny i Vseukrayinskoyi nezalezhnoyi profspilky pracivnykiv transportu u sferi avtomobilnogo transportu na 2013-2015 roky [Sectoral agreement between the Ministry of Infrastructure of Ukraine, the Federation of Transport Employers of Ukraine, the joint representative body of the Trade Union of Road Transport and Road Industry Workers of Ukraine and the All-Ukrainian Independent Trade Union of Transport Workers in the Field of Road Transport for 2013-2015.]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0002733-13#Text> [in Ukrainian].*
15. *Pro zbir ta oblik yedynogo vnesku na zagalnoobovyazkove derzhavne socialne straxuvannya: Zakon Ukrayiny` vid 08.07.2010 r. № 2464 [On the collection and accounting of a single contribution to mandatory state social insurance: Law of Ukraine dated July 8, 2010 No. 2464.]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2464-17>.*
16. *Pro zatverdzhennya Poryadku formuvannya ta podannya straxivalnykam` zvituv shhodo sum naraxovanogo yedynogo vnesku na zagalnoobovyazkove derzhavne socialne straxuvannya: Nakaz Ministerstva doxodiv i zboriv Ukrayiny vid 09.09.2013 № 454 [On the approval of the Procedure for the formation and submission of a report by insured persons on the amounts of the accrued single contribution to the mandatory state social insurance: Order of the Ministry of Revenue and Duties of Ukraine dated 09.09.2013 No. 454.]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1628-13#Text>.*

*Стаття надійшла до редакції 16.01.2023*

**Посилання на статтю: Непран А.В., Воронкова А.А., Мерчанський В.В.** Прийняття управлінських рішень щодо автобусами в режимі нерегулярних пасажирських перевезень та в сфері туристичного бізнесу встановлення тарифів на перевезення пасажирів // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. 2023. № 1 (82). С. 57-72. DOI 10.31375/2226-1915-2023-1-57-72.

*Article received 16.01.2023*

**Reference a JournalArtic: Nepran A.V., Voronkova A.A. & Merchanskyi V.V.** (2023). Adoption of administrative decisions regarding establishment of tariffs for transportation of passengers by buses in the regime of irregular passenger transportation and in the sphere of tourist business. Development of management and entrepreneurship methods on transport, 1 (82). 57-72. DOI 10.31375/2226-1915-2023-1-57-72.