

Фінанси, облік, аудит та оподаткування Finance, accounting, audit and taxation

DOI: [10.26565/2786-4995-2022-4-03](https://doi.org/10.26565/2786-4995-2022-4-03)

УДК 656:338.5

Андрій Непран

к.е.н., доцент

доцент кафедри економіки і підприємництва

*Харківського національного автомобільно-дорожнього університету,
вул. Ярослава Мудрого, 24, Харків, 61002, Україна*

Аліна Петрик

студент першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

*Харківського національного автомобільно-дорожнього університету,
вул. Ярослава Мудрого, 24, Харків, 61002, Україна*

ОСОБЛИВОСТІ ВСТАНОВЛЕННЯ ТАРИФІВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ НА АВТОБУСНИХ МАРШРУТАХ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Анотація. Визначення економічно обґрунтованого тарифу на перевезення пасажирів в автомобільному транспорті має велике значення, оскільки від рівня тарифу у значній мірі залежить дохід і прибуток автотранспортних та туристичних підприємств. В статті розглянуто особливості встановлення тарифів на пасажирські перевезення автомобільним транспортом. Здійснено обґрунтування та розрахунок тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування.

В Україні скасовано державне регулювання тарифів на перевезення пасажирів на приміських і міжміських внутрішньообласних автобусних маршрутах загального користування, тобто тарифи на такі маршрути є вільними. Встановлення тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом здійснювалося на основі витратного методу ціноутворення. Тариф на перевезення визначався виходячи із планових витрат на перевезення пасажирів, податків та зборів, а також з урахуванням економічно обґрунтованого прибутку перевізника. Зроблено калькулювання собівартості перевезення пасажирів на автомобільному транспорті відповідно до діючої нормативної бази. Обчислено величину транспортного тарифу з урахуванням всіх складових витрат.

Планування та розрахунок витрат автотранспортного підприємства було здійснене на основі нормативного методу із урахуванням галузевих норм використання матеріальних та паливно-енергетичних ресурсів, ставок податків і зборів (обов'язкових платежів), прогнозного індексу цін виробників промислової продукції на запланований рік. Обчислена величина тарифу дозволить підприємству забезпечити рентабельність перевезення пасажирів та конкурентоспроможність на ринку.

Ключові слова: *тариф, калькулювання, собівартість перевезення, витрати, прибуток, ціна*
Формули: 3, табл.: 11, бібл 15.

Постановка проблеми. Визначення економічно обґрунтованого тарифу на перевезення пасажирів в автомобільному транспорті має велике значення, оскільки від рівня тарифу у значній мірі залежить дохід і прибуток автотранспортних та туристичних підприємств. В Україні на законодавчому рівні скасовано державне регулювання тарифів на перевезення пасажирів на приміських і міжміських внутрішньообласних автобусних маршрутах загального користування. Тобто тарифи на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування та в сфері туристичного бізнесу є вільними. Встановлення тарифів без урахування відповідних змін виробничої діяльності (цін на паливо, витрат на оплату праці) призводить до збитковості перевезень. При збитковості перевезень перевізники не в змозі у повній мірі забезпечити належний технічний стан автобусів, дотримання графіків руху на маршрутах та забезпечувати безпеку руху, що у свою чергу підвищує аварійність при перевезенні пасажирів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженню проблем формування тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом присвячені публікації О. І. Дмитрієвої, І. Ю. Шевченко, Н. І. Богомолової, В. Г. Шинкаренка, М. В. Богаченко, Л. А. Савченко, О. М. Пилипенка та ін. [1-6]. «Система формування тарифів на перевезення пасажирів підприємствами автомобільного транспорту, — відмічали Н. І. Богомолова, — має певні особливості, здебільшого пов'язані зі специфікою використання автомобільного транспорту [3, с. 3]. Між тим, необґрунтованість тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом порушує баланс інтересів перевізників та споживачів транспортних послуг, знижує ефективність надання послуг з перевезень.

Невирішені складові загальної проблеми. В наукових працях, присвячених ціноутворенню пасажирських перевезень на автомобільному транспорті, відсутній порядок науково обґрунтованого розрахунку тарифів, методичні рекомендації щодо визначення окремих його складових.

Формулювання цілей статті. Метою статті є обґрунтування встановлення тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування та у сфері туристичного бізнесу на основі чинного законодавства.

Виклад основного матеріалу досліджень. Встановлення тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом здійснюється на основі витратного методу ціноутворення. Тариф на перевезення визначається виходячи із планових витрат на перевезення пасажирів, податків та зборів, а також з урахуванням економічно обґрунтованого прибутку перевізника.

Управління ціноутворенням у сфері перевезення пасажирів автомобільним транспортом представляє важливу ланку в системі управління транспортним підприємством та його фінансовим станом. Встановлення обґрунтованих тарифів дає змогу позитивно впливати на величину споживчого попиту та забезпечити формування доходів транспортних підприємств, достатніх для їх нормального розвитку. Удосконалення ціноутворення на перевезення пасажирів автомобільним транспортом потребує ґрунтовних досліджень та розрахунків витрат.

Розробка тарифної політики на ринку автобусних перевезень загального користування буде більш обґрунтованою у разі уніфікованої системи економічних показників та порядку їх розрахунку, що забезпечить узгодження тарифів з іншими характеристиками перевезення пасажирів.

Система формування тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом має певні особливості, які пов'язані із специфікою використання автомобільного транспорту та визначенням витрат при перевезенні пасажирів.

Для встановлення економічно обґрунтованої величини тарифу необхідно визначити розмір планових витрат на перевезення одного пасажирів за окремими статтями витрат, тобто здійснити калькулювання вартості перевезення пасажирів. Метою визначення собівартості

перевезень є своєчасне та повне визначення планових витрат на їх виконання, здійснення контролю за використанням матеріальних і трудових ресурсів, встановлення тарифу.

Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту здійснюється на основі «Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту», затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 (далі — Методика № 1175) [7]. Для визначення регульованих тарифів на перевезення пасажирів застосування Методики № 1175 є обов'язковим, а для вільних тарифів авто перевізників незалежно від форм власності — носить рекомендаційний характер.

Розглянемо порядок визначення тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування на наступному прикладі. Характеристики транспортного засобу та роботи автобусів наведено нижче:

Коротка технічна характеристика автобуса

Марка транспортних засобів, які працюють на маршруті	Еталон А.08128
Кількість автобусів на маршруті, од.	2
Пасажиромісткість 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

Техніко-експлуатаційні показники роботи автобуса на маршруті

Час в наряді	15 год.
Експлуатаційна швидкість	24,2 км
Коефіцієнт використання пробігу	0,99
Чисельність водіїв на маршруті, осіб	4
Коефіцієнт використання пасажиромісткості	0,65
Кількість оборотних рейсів	16
Нульовий пробіг на маршруті в обидві сторони, км	4,2
Запланований добовий пробіг на маршруті (з урахуванням нульового), км	353,6
Розрахунковий загальний обсяг перевезень на маршруті на рік	213091
Запланований загальний річний пробіг на маршруті (з урахуванням нульового), км	129064
Середня кількість перевезених за один день пасажирів:	
вихідний день	431
робочий день	655

Найважливішою задачею обґрунтування тарифу є економічне визначення витрат на перевезення пасажирів на плановий період (рік). Складання кошторису витрат на перевезення пасажирів за статтями калькуляції здійснюється на основі П(С)БО 16 «Витрати» [8], Методики № 1175 [7], а також Методичних рекомендації № 65 [9].

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.

При плануванні собівартості перевезень відповідно до п. 2.6 Наказ № 65 [9] 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» планують 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). Розрахунок потреби в паливі здійснюється на основі планового пробігу автомобіля і норм витрат палива.

Для автобусів розрахунок нормативних витрат на паливо відповідно до п. 4.1. Наказу №43. Базові лінійні норми витрат палива, перелік коригуючих коефіцієнтів, їх величини та методика їх застосування приймаються згідно «Норм витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті» [10]. Розрахунок витрат на паливо здійснено 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	
Пробіг автомобіля, км	129064	
Нормативні витрати палива, л	39396	$0,01 \times 25,02 \times$ $\times 129064 \times (1+0,01 \times 22)$
Додатково: Витрати палива на 1 км пробігу, л	0,305244	$0,01 \times 25,02 \times (1+0,01 \times 22)$

*За роботу у холодну пору року норми витрат палива підвищуються на 4 % (нижче ніж -5°C та до -10°C включно).

Витрати на паливо ($B_{\text{пал}}$) розраховують, виходячи з загального обсягу споживання (Q_n) і діючих цін на паливо (C), грн, тобто $B_{\text{пал}} = Q_n \times C$.

При середній вартості дизеля 45 грн за 1 л (за даними сайта фірми ОККО за 20.11.2022; <https://www.okko.ua/fuels>) витрати на паливо складуть:

$$B_{\text{пал}} = 39396 \times 45 = 1772820 \text{ грн.}$$

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 матеріалів визначаються за кожним видом оливи або мастила виходячи з норми витрат оливи на 100 л витрат палива приведені в додатку В Норм витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті [10]. Витрати на мастильні матеріали визначають на 1 км пробігу транспортного засобу.

Розрахунок витрат на мастильні та інші експлуатаційні матеріали на весь обсяг перевезень 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	250
Трансмісійна олива	0,4	250
Спеціальна олива	0,1	300
Пластичні мастила (кг/100 л палива)	0,3	300

*Середньозважені ціни за листопад 2022 р.

Витрати мастильних матеріалів на 1 км пробігу складуть:

$$B_{\text{м1км}} = 0,01 \times 0,305244 \times (2,8 \times 250 + 0,4 \times 250 + 0,1 \times 300 + 0,3 \times 300) = 2,8082448 \text{ грн.}$$

Вартість мастильних матеріалів складе:

$$B_{\text{мм}} = B_{\text{м1км}} \times S = 2,8082448 \times 129064 = 362443,3 \text{ грн.}$$

Розрахунок витрат на відновлення та ремонт автомобільних шин. За цією статтею планують витрати на відновлення та ремонт автомобільних шин у процесі їх експлуатації. Витрати на відновлення та ремонт автомобільних шин визначаються на 1 км пробігу автомобільного транспортного засобу Експлуатаційна норма середнього ресурсу шин та методика застосування коефіцієнтів коригування надана в Експлуатаційних нормах середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі [11].

Дані для розрахунку витрат на автомобільні шини наведені в табл. 3.

Таблиця 3

Вихідні дані для розрахунку витрат на автомобільні шини

Показник	Значення
Прогнозована ціна автомобільної шини, грн	2500
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

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

Витрати на автомобільні шини на 1 км пробігу складуть:

$$B_{\text{ш1км}} = \frac{2500 \times 6}{60000 \times 1,02} = 0,245098 \text{ грн/км.}$$

Витрати на автомобільні шини 2 автомобілів за рік складуть:

$$B_{\text{ш}} = B_{\text{ш1км}} \times S = 64532 \times 0,245098 + 64532 \times 0,245098 = 31633,3 \text{ грн.}$$

64532 — це пробіг за рік одним автобусом, а двома — 129064 км.

Розрахунок витрат за статтею «Акумуляторні батареї». За статтею «Акумуляторні батареї» включаються витрати на відновлення та ремонт акумуляторних батарей. Витрати на акумуляторні батареї визначаються на 1 км пробігу. 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 [12].

Вихідні дані для розрахунку витрат на акумуляторні батареї на 1 км пробігу автобусу наведені в табл. 4.

Розрахунок витрати на акумуляторні батареї на 1 км пробігу:

$$B_{\text{аб1км}} = \frac{4500 \times 1}{27 \times 1 \times 5374,7} = 0,0310095 \text{ грн/км.}$$

Таблиця 4

Вихідні дані для розрахунку витрат на акумуляторні батареї

Показник	Значення
Прогнозована ціна акумуляторної батареї, грн	4500
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 Фактична інтенсивність експлуатації автобусу, км/місяць (129064:2×30,4*)	1
	5374,7

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

Витрати за статтею «Акумуляторні батареї» двох автобусів за рік складуть:

$$B_{аб} = (0,0310095 \times 64532) \times 2 \text{ авт.} = 4002,2 \text{ грн.}$$

Загальна сума прямих матеріальних витрат на перевезення пасажирів за рік визначається за формулою:

$$B_{пр. вит} = B_{пал} + B_{мм} + B_{аб} + B_{ш}, \quad (1)$$

де $B_{пал}$ — витрати на паливо;

$B_{мм}$ — витрати на мастильні та інші матеріали;

$B_{аб}$ — витрати за статтею «Акумуляторні батареї»;

$B_{ш}$ — витрати на відновлення та ремонт автомобільних шин.

Розрахунок прямих витрат наведено нижче:

паливо	1772820,0
мастильні та інші експлуатаційні матеріали	362443,3
витрати на відновлення та ремонт автомобільних шин	31633,3
акумуляторні батареї	4002,2
<hr/>	
Всього	2170898,8

Розрахунок витрат за статтею «Прямі витрати на оплату праці». За статтею «Прямі витрати на оплату праці» включають пов'язані з веденням основної 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 як на основі місячного окладу, так погодинно. У більшості випадків оплата водіїв здійснюється переважно за погодинно-преміальною системою. Тарифні розряди і ставки водіїв встановлюються в залежності від класу автомобіля, робочого об'єму двигуна (у літрах). Коефіцієнти співвідношень до мінімальної заробітної плати водіїв автобусів наведено в Додатку 1.4 Галузевої угоди у сфері автомобільного транспорту [13]. При розрахунку витрат на оплату праці тарифні ставки і оклади водіїв автобусів бралися відповідно до Додатку 1 Галузевої угоди автомобільного транспорту. Для автобуса середнього класу 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 × 1,931).

Чисельність водіїв автобусів залежить від тривалості рейсу, чисельності автобусів, змінності роботи, кількості відпрацьованих годин за зміну, наявності рейсів у вихідні та святкові.

Вихідні дані дня розрахунку чисельності водіїв:

Початок рейсу	6.00
Кінець рейсу	21.00
Кількість автомобілів на рейсі	2
Тривалість 1 зміни	6.00-14.00
Тривалість 2 зміни	13.00-21.00
Кількість днів, за якими здійснюється рейси	365

Оскільки у нас 2 автомобіля, водії працюють у дві зміни, то чисельність водіїв за рік можна обчислити за нормами обслуговування (табл. 5).

Таблиця 5

Розрахунок числа водіїв по нормам обслуговування

Професія	Число автобусів, що обслуговуються	Число водіїв на 1 автобус	Потреба водіїв в 1 зміну	Число змін	Явочне число водіїв	Коефіцієнт невиходів на роботу	Кількість водіїв на маршруті за рік
Водій автобуса	2	1	2	2	4	1,66	6,7

Середня тривалість відпустки водія відповідно до чинного законодавства становить 24 календарних дня. Середня тривалість невиходів через хворобу (на основі фактичних даних за минулі роки) складає 5 днів. Кількість робочих днів у 2023 р. становить 249 днів. Отже, явочне число робочих днів в середньому на одного водія становить 220 днів (249 – 24 – 5). Оскільки маршрут здійснюється 365 днів, то коефіцієнт переведення явочної чисельності водіїв в облікове число водіїв становить 1,66 (365/220). Отже, середньорічна чисельність водіїв за рік становить 6,7 осіб.

Прямі витрати на оплати праці ($B_{\text{оп(водіїв)}}$) визначаються як основна заробітна плата ($ЗП_{\text{тар.}}$), додаткової заробітної плати ($ЗП_{\text{дод.}}$) та премій ($П$), тобто $B_{\text{оп(водіїв)}} = ЗП_{\text{тар.}} + ЗП_{\text{дод.}} + П$.

Розрахунок витрат по оплаті праці водіїв автобусів наведено в табл. 6.

Таблиця 6

Розрахунок фонду оплати праці водіїв автобусів

Показники		
1. Середньорічне число водіїв, ставок		6,7
2. Тарифна місячна заробітна плата, грн		12937,7
3. Тарифний фонд заробітної плати за рік (ряд. 1 × ряд. 2 × 12)		1040191,1
4. Додаткова заробітна плата, %*:		
за інтенсивність		12
за роботу у нічний час**		20
за класність		10
за роботу у вихідні та святкові дні		100
5. Додаткова заробітна плата грн		235991,6
за інтенсивність		124822,9
за роботу у вечірній час*		1127,9
за класність		104019,1
за роботу у вихідні та святкові дні		6021,7
6. Премії за виконання графіку руху автобусів на маршруті, %		15
7. Розмір премій, грн (ряд. 3 × ряд. 6)		156028,7
8. Разом фонд оплати праці (ряд. 3 + ряд. 5 + ряд. 7)		1432211,4

* Перелік та розміри доплат і надбавок до тарифних ставок і посадових окладів встановлено згідно з Галузевою угодою.

**Додаткова заробітна плата за роботу у вечірній час 18 до 22 години (при багатозмінному режимі роботи) — 20 відсотків годинної тарифної ставки (окладу, посадового окладу) за кожну годину роботи в цей час.

Покажемо розрахунок додаткової заробітної плати за роботу у вечірній час за січень. Кількість годин роботи в нічний час — 3 години. Годинна ставка водія (за січень) — 81,40 грн (12937,7 грн:159 год.). Додаткова заробітна плата водія за роботу у вечірній час 2 водіїв:

$$81,4 \text{ грн} \times 3 \text{ год.} \times 2 \text{ водія} \times \frac{20}{100} = 97,6 \text{ грн.}$$

Аналогічно здійснювався розрахунок за інші місяці.

Згідно з чинного законодавства (ст. 107 Кодексу законів про працю) оплата роботи водіїв у святкові та вихідні дні здійснюється у подвійному розмірі (100 % від тарифного окладу). Розрахунок додаткової заробітної плати за роботу у вихідний та святковий дні здійснювався з урахуванням кількості вихідних днів за кожен місяць (у 2023 р. — 116 днів), денної ставки водія та кількості водіїв на лінії за день. Наведемо приклад розрахунку за січень: кількість святкових днів — 2, кількість вихідних днів — 9, кількість робочих днів — 20, місячна ставка — 12937,7 грн, денна ставка водія 646,9 (12937,7:20 днів), розмір доплати — 100 % ($\kappa=1$), число водіїв на лінії — 4.

Отже, доплата водіям за роботу у вихідний день: $646,9 \times 1 \times 4 = 2587,5$ грн.

Аналогічно обчислювалася додаткова заробітна плата за інші місяці. Зазначимо, що в Методиці № 1175 відсутні норми щодо включення додаткової заробітної плати. Багатьма авторами пропонується розрахунок додаткової заробітної здійснювати спрощено, переважно визначати у відсотках (15–20 %) від тарифної заробітної плати. Проте такий підхід не враховує особливості ставок доплат, встановлених на підприємстві.

Розмір премій визначається згідно з Положення про преміювання, яке затверджене на підприємстві. В даному випадку взята премія в 15 % від тарифного окладу водіїв за виконання графіку руху автобусів на маршруті. При плануванні фонду оплати праці водіїв можна взяти значення додаткової оплати праці, як відсоток її від основної (для автотранспортних підприємств 15–20%) або за фактичними витратами з попередніх періодів і її співвідношенням до фактично отриманої основної заробітної плати.

Розрахунок витрат за статтею «Інші прямі витрати». До складу «Інших прямих витрат відносяться: а) витрати на обов'язкові послуги, що надаються автостанціями; б) вартість ремонтних робіт і послуг, виконаних сторонніми підприємствами та організаціями; в) витрати на отримання ліцензій, дозволів, проведення державних технічних оглядів; г) нарахування на витрати з оплати праці працівників (водії, кондуктори); д) витрати на амортизацію основних засобів та нематеріальних активів виробничого призначення; е) витрати на всі види ремонту, технічний огляд і технічне обслуговування автомобільних транспортних засобів; є) витрати на медичний огляд водіїв [7].

Розрахунок витрат за статтею «Амортизація основних фондів і нематеріальних активів». До елементу «Амортизація основних фондів і нематеріальних активів» належать суми амортизаційних відрахувань, нарахованих згідно з порядком, нормами та умовами, встановленими чинним законодавством (п. 27 Наказу № 65). Порядок нарахування амортизації визначено П(С)БО 7 «Основні засоби». Відповідно до п. 23 П(С)БО 7 «Основні засоби» нарахування амортизації здійснюється протягом строку корисного використання (експлуатації) об'єкта [14]. Оскільки на суму амортизації зменшується податок на прибуток, при встановленні термінів корисного використання необхідно врахувати обмеження, встановлені ст. 138 Податкового кодексу. Відповідно до п. 138.3.3 ПКУ мінімальний строк корисної експлуатації транспортних засобів становить 5 років.

Розрахунок амортизації може здійснюватися будь-яким із п'ятих методів, який обирається підприємством самостійно з урахуванням очікуваного способу отримання економічних вигод від його використання (п. 28 П(С)БО 7 «Основні засоби»). Вихідні дані для розрахунку амортизації автобуса:

Термін корисного використання, років	6
Первісна вартість об'єкта основних засобів (автобуса), грн	1950000
Ліквідаційна вартість, грн	1000
Метод нарахування амортизації (згідно з обліковою політикою підприємства)	зменшення залишкової вартості
Початок нарахування амортизації	травень 2021 р.

Норма амортизації об'єкта основних засобів (первісна вартість — 1950 тис. грн, ліквідаційна вартість — 5 тис. грн) при корисному терміні використання 6 років складе:

$$H_a = 1 - \sqrt[6]{\frac{5000}{1950000}} = 1 - 0,370 = 0,630.$$

Порядок розрахунку амортизації за методом залишкової вартості наведено в табл. 7.

Таблиця 7

Розрахунок амортизації методом залишкової вартості

Рік експлуатації	Визначення річної суми амортизації, грн	Річна сума амортизації, що включається до собівартості продукції, грн	Знос на кінець відповідного року, грн (гр. 4 попереднього рядка + ряд. 3 поточної)	Залишкова вартість основного засобу (1950 000 – гр. 4)
2021	$1950\,000 \times 0,630 : 12 \times 8 = 1228576,13$	819050,75	819050,75	1130949,25
2022	$1130949,25 \times 0,630$	712542,18	1531592,93	418407,07
2023	$418407,07 \times 0,630$	263612,79	1795205,72	154794,28
2024	$154794,28 \times 0,630$	97526,44	1892732,16	57267,84
2025	$57267,84 \times 0,630$	36080,98	1928813,13	21186,87
2026	$21186,87 \times 0,630$	13348,55	1942161,69	7838,31
2027	$7838,31 \times 0,630$	1646,15	1943807,83	6192,17
Всього	×	1943807,83	×	×

Оскільки амортизація автобусу почала нараховуватися з травня 2021 р., то сума амортизації за 2021 р. розраховується відповідно до числа місяців нарахування амортизації (8 місяців).

На 2023 р. річна сума амортизації двох автомобілів складе
 $263612 \text{ грн } 79 \text{ коп.} \times 2 \text{ авт.} = 527225,6 \text{ грн.}$

Розрахунок витрат за статтею «Нарахування на витрати з оплати праці». За статтею «Відрахування на соціальні заходи» належать збір на державне (обов'язкове) соціальне страхування, ставка якого відповідно до п. 5 ст. 8 Закону України «Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування» становить 22 %.

Виходячи із фонду заробітної плати водії ($\Phi_{зп}$) розраховують величину витрат за статтею «Відрахування на соціальні заходи» ($B_{соц}$):

$$B_{соц} = \Phi_{зп} \times \frac{22}{100} = 1432211,4 \times \frac{22}{100} = 315086,5 \text{ грн.}$$

Розрахунок витрат на технічне обслуговування і поточний ремонт автомобільних транспортних засобів (автобусів). До складу витрат на технічне обслуговування і поточний ремонт автомобільних транспортних засобів відносять витрати на матеріали, запасні частини, які використовуються для проведення технічного обслуговування та поточного ремонту автотранспортних засобів.

Розрахунок витрат на технічне обслуговування і ремонт автомобільних транспортних засобів, що включаються до інших прямих витрат планової виробничої собівартості послуг, відповідно до п. 2.8 Методики № 1175 здійснюється за формулою, наведеною у розділі III додатка Методики № 1175, або на підставі обґрунтованих фактичних витрат перевізника на технічне обслуговування і ремонт автомобільних транспортних засобів за попередній рік, прогнозу індексів цін на промислову продукцію (послуги) на запланований рік та на підставі планових кошторисів [7].

Витрати на матеріали та запчастини обчислюють на 1 км пробігу автомобільного транспортного засобу. Періодичність видів технічного обслуговування та поточного ремонту застосовується згідно Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту [15]. Обсяг нормативних витрат, визначений в дол. США, перераховується в гривні за середньозваженим курсом Національного банку України. Розрахунок витрат на обслуговування та поточний ремонт наведено в табл. 8.

Витрати на оплату праці робітників, зайнятих на ремонті автобусів, визначаються виходячи із трудомісткості обслуговування та ремонту, та годинної заробітної плати слюсарів-ремонтників. Нормативи трудомісткості робіт з технічного обслуговування і поточного ремонту автотранспортних засобів наведені у додатку В [15].

Таблиця 8

Розрахунок витрат на обслуговування та поточний ремонт автобусів

Показники	Значення	Інформаційна база
Періодичність ЩО	щодня	Наказ МТЗУ № 102 від 30.03.1998
Періодичність ТО1, км	5000	Наказ МТЗУ № 102 від 30.03.1998
Періодичність ТО2, км	20000	Наказ МТЗУ № 102 від 30.03.1998
Норматив витрат на матеріали, дол. США/1 обл. ЩО	0,45	Норми витрат на ТО і ПР від 15.12.1995 р.
ТО1	1,59	
ТО2	4,56	
Поточний ремонт, дол. на 1000 км (запасні частини, матеріали), дол. США	6,35	
Прогнозний курс дол. США, грн	44	
Витрати на обслуговування і поточний ремонт		
Витрати на матеріали та запчастини на 1 км пробігу автомобільного транспортного засобу	0,41156	
Пробіг 1 автобусом, км	64532	
Кількість автобусів, шт.	2	
Витрати на матеріали та запасні частини, грн	53117,5	

Розрахунок витрат на оплату праці робітників, зайнятих ремонтом автобусів, наведено в табл. 9.

Таблиця 9

Розрахунок витрат на оплату праці при виконанні робіт по обслуговуванню та поточному ремонту автобусів

Показник	Значення	Інформаційна база
Нормативи трудомісткості на ремонт і ТО (год.)		
ЩО	0,8	Наказ МТУ від 30.03.1998 № 102
ТО1	5,8	
ТО2	24	Генеральна угода
Розряд робітників	IV	
Коефіцієнт співвідношення до мінімальної заробітної плати (згідно з Генеральною угодою)	1,912	Генеральна угода
Місячна заробітна плата на 1 січня 2023 р.	6700	ЗУ «Про державний бюджет України
Кількість ЩО	365	
ТО1	10	Колективний договір Положення про преміювання
ТО2	3	
Додаткова заробітна плата, %	20	
Премії, %	10	
Місячна заробітна плата	12810,4	
Тривалість робочого часу за рік, годин	1986	
Годинна тарифна ставка, грн	77,4	
Затрати праці на ремонт і обслуговування, люд.-год.	442	
Тарифна оплата праці, грн	32662,8	
Додаткова заробітна плата, грн	6532,6	
Премії, грн	3266,3	
Всього витрат на заробітну плату	42461,7	
ЄСВ (22 %), грн	9341,6	
Разом витрат на оплату праці (з нарахуваннями)	51803,3	

Кошторис інших прямих витрат при перевезенні пасажирів наведено в табл. 10.

Таблиця 10

Кошторис інших прямих витрат

Показники	
Витрати на обов'язкові послуги, що надаються автостанціями перевізнику за окремими договорами	–
Витрати на отримання ліцензій, дозволів, проведення державних технічних оглядів тощо, що необхідні для забезпечення виконання перевізної діяльності*	5000
Нарахування на фонд заробітної плати працівників (водії, кондуктори)	315086,5
Амортизація основних засобів та нематеріальних активів виробничого призначення	527225,6
Витрати на всі види ремонту, технічний огляд і технічне обслуговування автомобільних транспортних засобів	104920,8
вартість запасних частин, пального і матеріалів, які витрачаються для виконання ремонту власними силами;	53117,5
витрати на оплату праці (та відповідні нарахування на неї) працівників, які виконують ремонт і технічне обслуговування	51803,3
Витрати на обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦВВНТЗ) (вартість 1 поліса — 2116 грн)**	4232
Витрати на страхування автомобіля (страховий тариф 75 коп. зі 100 грн страхової суми; залишкова вартість автобуса на 01.01.2023 р. – 418407,1 грн; кількість автобусів – 2 од.)	6276,1
Разом	962741,0

* Визначається на основі фактичних даних.

** Визначено на основі страхового калькулятора страхової компанії.

Розрахунок витрат за статтею «Загальногосподарські витрати». За статтею «Загальногосподарські витрати» планують витрати, пов'язані з управлінням та обслуговуванням виробничого процесу (витрати на утримання, експлуатацію, ремонт, операційну оренду основних засобів, інших необоротних активів загальногосподарського призначення; витрати на виготовлення квитків на проїзд та квитково-облікової документації; витрати на управління виробництвом дільниць тощо). Нормативними актами не визначено порядок розрахунку витрат за статтею «Загальногосподарські витрати», а також межі їх включення до собівартості транспортних послуг. На практиці частіше всього загальногосподарські витрати визначають у процентах від бази, за яку приймають розмір витрат на оплату праці, прямі матеріальні витрати тощо.

Для розрахунку планових витрат за статтею «Загальногосподарські витрати» рекомендується взяти загальногосподарські витрати на рівні 5–10% від загальної суми витрат на здійснення перевезень за кошторисом (прямі витрати ($B_{\text{пр.вит}}$), витрати на оплату праці ($B_{\text{оп(водіїв)}}$) та інших прямих витрат ($B_{\text{ін.пр}}$)).

$$B_{\text{заг.вит}} = (10-15\%) \cdot \sum (B_{\text{пр.вит}} + B_{\text{оп(водіїв)}} + B_{\text{ін.пр}}) = \\ = \frac{5}{100} \times (2170898,8 + 1432211,4 + 962741,0) = 228292,6 \text{ грн.}$$

Витрати, пов'язані з операційною діяльністю, що не включаються до виробничої собівартості реалізованих Послуг, поділяються на адміністративні витрати, витрати на збут та інші витрати.

Розрахунок кошторису витрат. Після розрахунків витрат за кожною статтею кошторису визначають сумарні витрати, які необхідні для організації перевезень пасажирів на заданому маршруті.

Планова річна собівартість послуг ($S_{\text{п}}$) визначається як сума прямих витрат ($B_{\text{пр.вит}}$), адміністративних витрат ($B_{\text{ад.}}$), витрат на збут ($A_{\text{зб}}$) та інші прямі операційні витрати ($B_{\text{ін.оп}}$), тобто

$$S_{\text{п}} = B_{\text{пр.вит}} + B_{\text{ад.}} + A_{\text{зб}} + B_{\text{ін.оп}} \quad (2)$$

На основі попередніх розрахунків складаємо кошторис витрат на перевезення пасажирів (табл. 11).

Таблиця 11

Кошторис витрат на перевезення пасажирів (грн)

Показники	
Планова виробнича собівартість перевезення – всього	5022436,3
В тому числі	
прямі матеріальні витрати	2170898,8
прямі витрати на оплату праці	1432211,4
інші прямі витрати	962741,0
загальногосподарські витрати	456585,1
Адміністративні витрати*	228292,6
Витрати на збут	–
Інші витрати операційної діяльності**	–
Планова річна собівартість послуг	5250728,9

*Адміністративні витрати можуть обчислюватися у відсотках до прямих витрат.

** Включає вартість ліцензії.

Тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху, розраховуються за формулою [7]:

$$T_m = \frac{(S_n + \Pi_n) - D_i}{Q_n}, \text{ грн / пас.} \quad (3)$$

де T_m — тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху;

S_n — планова річна собівартість послуг, грн;

Π_n — плановий річний прибуток від надання послуг, грн;

Q_n — запланований річний обсяг перевезень пасажирів, пас.;

D_i — планові річні чисті доходи від інших видів діяльності, і які пов'язані із наданням послуг.

Плановий річний прибуток від надання послуг, розраховується як відсоток від загальних річних витрат на здійснення перевезення. У законодавчих актах також відсутні обмеження щодо розміру прибутку, ми приймаємо рівним 15 % від річних витрат.

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

$$T_m = \frac{(5250728,9 + 5250728,9 \times \frac{15}{100})}{213091} \approx 28 \text{ грн/пас.}$$

Отже, тариф на перевезення пасажирів за маршрутом склав 28 грн. Розрахунок здійснювався без урахування пільг на проїзд окремих категорій. Тому для розрахунку кінцевого тарифу необхідно врахувати кількість пільгових категорій громадян, а також доходи, отримані перевізником від держави як компенсація за перевезення пільгових категорій.

Висновки. Розглянуті основні положення формування тарифів на перевезення пасажирів у сучасних умовах. Розкриті особливості побудови транспортного тарифу із урахуванням галузевих норм використання матеріальних та паливно-енергетичних ресурсів, річного пробігу (з урахуванням нульового пробігу), ставок податків, прогнозного індексу цін виробників промислової продукції на запланований рік. Визначені недоліки методики розрахунку тарифів на автомобільному транспорті. Розрахований тариф у розмірі 27 грн були враховані інтереси усіх сторін: перевізника, пасажирів, місцевих органів влади. Публічний розрахунок витрат на перевезення буде сприяти недопущенню необґрунтованого підвищення тарифів, а використання ЕОМ дозволить суттєво зменшити витрати часу при зміні цін на паливо, матеріали та інші компоненти собівартості перевезення. При розрахунку тарифів не бралось до уваги перевезення пільгових категорій громадян.

Список використаної літератури

1. Дмитрієва О. І. Формування наукової парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2021. № 6(26). С. 34–44.
2. Шевченко І. Ю. Методичні засади оцінювання конкурентно-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.
3. Богомолова Н. І. Особливості управління тарифоутворенням в сфері пасажирських автотранспортних перевезень. *Ефективна економіка*. 2021. № 10. – URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=9424>. (дата звернення: 03.11.2022)
4. 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.
5. 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.
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. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати»: Наказ Міністерства фінансів України 31.12.99 № 318. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00#Text>. (дата звернення: 03.11.2022)
9. 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>. (дата звернення: 03.11.2022)
10. 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>. (дата звернення: 03.11.2022)
11. 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>. (дата звернення: 03.11.2022)
12. 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>. (дата звернення: 03.11.2022)
13. 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>. (дата звернення: 03.11.2022)
14. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби»: Наказ Міністерства фінансів України від 27.04.2000 р. № 92. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00>. (дата звернення: 03.11.2022)
15. Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту: Наказ Міністерства транспорту України від 30.03.1998 № 102. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0268-98#Text>. (дата звернення: 03.11.2022)

Стаття надійшла до редакції 08.11.2022

Статтю рекомендовано до друку 06.12.2022

References

1. Dmy`triyeva, O. I. (2021) Formuvannya naukovoї parady`gmy` derzhavnogo reguluvannya innovacijnogo rozvy`tku transportnoї infrastruktury` [Formation of a scientific paradigm of state regulation of innovative development of transport infrastructure]. *Problemy` i perspektyvy` rozvy`tku pidpry`yemny`cztva*. №6(26), 34–44[in Ukrainian].
2. Shevchenko, I. Y. (2018) Metody`chni zasady` ocinyuvannya konkurento-spromozhnosti avtomobilebudivny`x pidpry`yemstv u konteksti formuvannya derzhavnogoї strategiyi rozvy`tku 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]. *Visny`k Ky`yiv`s`kogo nacional`nogo univerty`tetu texnologij ta dy`zajnu. Seriya Ekonomichni nauky`*, № 4(125), 49–61[in Ukrainian].
3. Bogomolova, N. I. (2021). Osobly`vosti upravlinnya tary`foutvorennyam v sferi pasazhy`rs`ky`x avtotransportny`x perevezen` [Peculiarities of fare management in the field of passenger road transport.]. *Efekty`vna ekonomika*, № 10. – Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=9424> [in Ukrainian].
4. Shy`nkarenko, V. G., Legky`j, S. A. (2011) Marktety`ngovy`j pidxid do vy`znachennya ciny` na posludy` pasazhy`rs`kogo avtomobil`nogo transportu [A marketing approach to determining the price of passenger road transport services]. *Ekonomika transportnogo kompleksu*, Issue No. 5, 84–91[in Ukrainian].
5. Savchenko, L.A. (2017). Metody`ka rozraxunku tary`fiv na posludy` pasazhy`rs`kogo avtomobil`nogo transportu [Methodology for calculating tariffs for passenger road transport services]. *Visny`k Nacional`nogo univerty`tetu «L`vivs`ka politexnika»*. *Dy`namika, micznist` ta proektuvannya mashyn i pry`ladiv*. № 866, 230-233 [in Ukrainian].
6. Py`ly`penko O.M., Ogiy O. V. (2018) Obg`runtuvannya tary`fu na perevezen`n`ya pasazhy`riv avtobusny`m transportom u m. Cherkasy`. [Justification of the tariff for the transportation of passengers by bus transport in the city of Cherkasy]. *Visny`k Cherkas`kogo derzhavnogo texnologichnogo univerty`tetu. Seriya: Texnichni nauky`* № 2, 20-25 [in Ukrainian].
7. *Metody`ka rozraxunku tary`fiv na posludy` pasazhy`rs`kogo avtomobil`nogo transportu: Nakaz Ministerstva transportu ta zv'yazku 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 November 17, 2009 No. 1175]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1146-09#Text> [in Ukrainian].
8. *Polozhennya (standart) buxgalters`kogo obliku 16 «Vy`traťy`»*: *Nakaz Ministerstva finansiv Ukrayiny` 31.12.99 № 318* [Accounting regulations (standard) 16 "Expenses": Order of the Ministry of Finance of Ukraine 12/31/99 No. 318]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00#Text> [in Ukrainian].
9. *Metody`chni rekomendaciyi z formuvannya sobivartosti perevezen` (robit, poslug) na transporti: Nakaz Ministerstva transportu Ukrayiny` vid 05.02.2001 № 65* [Methodological recommendations for the formation of the cost of transportation (works, services) in transport: Order of the Ministry of Transport of Ukraine dated 02.05.2001 No. 65]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0065361-01#Text> [in Ukrainian].
10. *Normy` vy`trat paly`va i masty`lny`x 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].

11. *Eksplyuacijni normy` seredn`ogo resursu pnevmaty`chny`x shy`n kolisny`x transportny`x zasobiv i special`ny`x mashy`n, vy`konany`x na kolisny`x shasi: Nakaz Ministerstva transportu ta zv'yazku Ukrainy` 20.05.2006 № 488* [Operational 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].
12. *Ekspluatacijni normy` seredn`ogo resursu akumuljatorny`x svy`ncevy`x starterny`x batarej kolisny`x transportny`x zasobiv i special`ny`x mashy`n, vy`konany`x na kolisny`x shasi: Nakaz Ministerstva transportu Ukrainy` 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].
13. *Galuzeva ugoda mizh Ministerstvom infrastruktury` Ukrainy`, Federacijeyu robotodavciv transportu Ukrainy`, spil`ny`m predstavny`cz`ky`m organom Profspilky` pracivny`kiv avtomobil`nogo transportu ta shlyaxovogo gospodarstva Ukrainy` i Vseukrayins`koyi nezalezhnoyi profspilky` pracivny`kiv transportu u sferi avtomobil`nogo 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].
14. *Polozhennya (standart) buxgalters`kogo obliku 7 «Osnovni zasoby`»: Nakaz Ministerstva finansiv Ukrainy` vid 27.04.2000 r. № 92* [Accounting regulations (standard) 7 "Fixed assets": Order of the Ministry of Finance of Ukraine dated April 27, 2000]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00> [in Ukrainian].
15. *Polozhennya pro texniche obslugovuvannya i remont dorozhnix transportny`x zasobiv avtomobil`nogo transportu: Nakaz Ministerstva transportu Ukrainy` vid 30.03.1998 № 102* [Provisions on maintenance and repair of road vehicles of road transport: Order of the Ministry of Transport of Ukraine dated March 30, 1998 No. 102]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0268-98#Text> [in Ukrainian].

The article was received by the editors 08.11.2022

The article is recommended for printing 06.12.2022

Andrey Nepran

*Ph. D Economics, Associate Professor,
Kharkiv National Automobile and Highway University
St. Yaroslav the Wise, 24, Kharkiv, 61002, Ukraine.*

Alina Petryk

*student of the first (bachelor) level of higher education
St. Yaroslav the Wise, 24, Kharkiv, 61002, Ukraine.*

FEATURES OF SETTING TARIFFS FOR THE TRANSPORTATION OF PASSENGERS ON BUS ROUTES GENERAL USE

Abstract. Determining an economically justified tariff for the transportation of passengers in road transport is of great importance, since the level of the tariff largely depends on the income and profit of motor transport and tourist enterprises. The article examines the peculiarities of setting tariffs for passenger transportation by road transport. The justification and calculation of the tariff for the transportation of passengers by public road transport was carried out.

In Ukraine, state regulation of fares for the transportation of passengers on suburban and intercity intra-regional public bus routes has been abolished, i.e. fares for such routes are free. Tariffs for the transportation of passengers by road transport were established based on the cost method of pricing. The transportation tariff was 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. The cost of transporting passengers by road has been calculated in accordance with the current regulatory framework. The value of the transport tariff was calculated, taking into account all component costs.

The planning and calculation of the costs of the motor vehicle enterprise was carried out on the basis of the normative method, taking into account the industry standards for the use of material and fuel and energy resources, the rates of taxes and fees (mandatory payments), the forecast price index of manufacturers of industrial products for the planned year. The calculated amount of the tariff will allow the enterprise to ensure the profitability of passenger transportation and competitiveness in the market.

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

JEL Classification: M 41

Formulas: 3, tab.: 11, bibl.: 15