

**Літвяк В.І.**<https://orcid.org/0009-0000-6261-927X>

Одеський національний морський університет

## КЛАСИФІКАЦІЯ ФАКТОРІВ ТАРИФОУТВОРЕННЯ ПРИ ДОСТАВЦІ КОНТЕЙНЕРІВ ТРАНСКАСПІЙСЬКИМ МІЖНАРОДНИМ ТРАНСПОРТНИМ МАРШРУТОМ

На сьогоднішній день значних змін зазнають маршрути міжнародних перевезень. Ряд чинників різних походжень змушують вантажовласників відмовлятися від використання традиційних шляхів доставки та переходити до інших, що в порівнянні користувалися меншою популярністю. На фоні цього навколо світу розвиваються альтернативні транспортні системи доставки вантажів. Одним з найбільших напрямків перевезень, вантажопотік між Китаєм та країнами Європейського Союзу, зазнав особливо значних змін в останні роки. Традиційно вантажі пересувалися двома шляхами: морським маршрутом та Північним коридором, але в останні роки більші об'єми вантажів почали йти Середнім коридором, також відомим як Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (ТМТМ). Велика частина цього вантажопотоку складається з вантажів у контейнерах. Особливістю перевезення контейнерних перевезень є створення універсальних тарифних ставок для зацікавлених вантажовласників. Процес тарифоутворення для послуг перевезення є вкрай важливим для логістичних компаній, адже визначення конкурентоспроможних тарифів перевезення є ключовою умовою залучення клієнтури. У зв'язку з цим доцільним є визначення факторів, які певним чином впливають на собівартість перевезення контейнерів та подальше утворення тарифів. З метою структурування тарифоутворюючих чинників у статті формується їх класифікація. Вплив факторів розглянуто у контексті ТМТМ, також відомого як Середній коридор, який останнім часом набув популярності серед перевізників через низку політичних та економічних факторів. У результаті, були розглянуті чинники, які мають вплив на процес тарифоутворення контейнерних перевезень та їх важливість у контексті інтермодального перевезення Середнім коридором. Також, ці чинники були розподілені за трьома класифікаціями, основна з яких – за роллю факторів у процесі тарифоутворення.

**Ключові слова:** контейнер, інтермодальні перевезення, Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут, тарифоутворення, логістика, фактор, класифікація, провайдер.

**Постановка проблеми.** Контейнерні перевезення є одним з найбільш поширених способів доставки вантажів, у тому числі між Китаєм та країнами ЄС. За даними UNCTAD, у 2025 році об'єми контейнерних перевезень між Східною Азією та Європою лише морським шляхом склали 26,2 млн TEU, та прогноуються збільшитись у наступні роки [1, с. 8, 11]. Великі об'єми цього типу перевезення пов'язані з інтенсивною міжнародною торгівлею між двома регіонами та універсальністю перевезень, що дозволяє транспортувати широку різноманітність вантажів. Хоча основна частина вантажопотоків йде морським шляхом, в останні роки більшої популярності набувають наземні шляхи перевезення, особливо Середньою Азією. Морські перевезення контейне-

ровозами мають значну перевагу в плані масштабності вантажопотоків, наземне перевезення контейнерів показує себе швидшою та надійнішою альтернативою. Окрім цього, відбулися значні зміни у розподіленні наземних вантажопотоків за маршрутами доставки, що пов'язано з відмовою перевізників від використання Північного коридору, який проходить територією РФ.

Сьогодні логістичні компанії та компанії-перевізники налагоджують нові маршрути або схеми перевезення контейнерів наземним шляхом. Найбільш перспективним з них є Середній коридор, або Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (ТМТМ), що проходить через країни Середньої Азії, Кавказу та Каспійське і Чорне моря. Цей шлях є географічно найкоротшим



зв'язком між країнами ЄС та Китаєм, що дозволяє забезпечення швидкої доставки вантажів у порівнянні з морським та іншими наземними шляхами перевезень. За останні декілька років використання цього маршруту для контейнерних перевезень стало значно популярнішим серед вантажовласників. У зв'язку з цим, актуальним стає питання визначення факторів, що впливають на тарифоутворення для контейнерних перевезень інтермодальним транспортом на вище зазначеному маршруті, та подальша їх класифікація.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Протягом років, питання тарифоутворення для контейнерних перевезень були об'єктом досліджень багатьох наукових праць. Пов'язано це не тільки з розвитком контейнерних перевезень вантажів у тарі, а також з їх трансформацією у контейнерну транспортно-технологічну систему «від дверей до дверей». Серед сучасних робіт в основному можна виділити аналізи процесу тарифоутворення для морських контейнерних перевезень [2, 3, 4]. Також, багато наукових робіт розглядають питання формування тарифних ставок на перевезення контейнерів з боку певних географічних регіонів [5, 6], або з акцентом на вплив окремих факторів [7, 8].

Повноцінний аналіз факторів впливу на ціноутворення для інтермодальних контейнерних перевезень у сучасних публікаціях не виконувався. Додаткову актуальність статті надає розгляд чинників тарифоутворення у контексті контейнерних перевезень на напрямку Китай-ЄС шляхом Середнього коридору.

**Постановка завдання.** Метою статті є аналіз процесу тарифоутворення інтермодального перевезення контейнерів, зокрема шляхом Середнього коридору, та класифікація цих факторів за

їх характером та сферою впливу. Це досягається визначенням джерел впливу на перевезення контейнеризованих вантажів та дій вантажоперевізників у плані адаптації тарифної політики до них.

**Виклад основного матеріалу.** За останні роки відбулися ряд покращень, які призвели до більш поширеного використання Середнього коридору. Так, міжнародна асоціація «ТМТМ», що була заснована у 2014 р., проводить заходи для координації роботи компаній, які беруть участь у перевезеннях, а також над залученням інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури вздовж маршруту перевезень. Завдяки цьому, річні показники контейнерних перевезень Середнім коридором збільшилися у два рази за останні п'ять років (рис. 1) [9].

За оцінкою Європейського банку реконструкції та розвитку, до 2030 року об'єми перевезень можуть збільшитися ще до 110 тис. перевезених TEU на рік при сценарії звичайної діяльності, тобто незважаючи на вплив поточних та майбутніх проєктів підвищення пропускної спроможності та злагодження інтермодальних перевезень (рис. 2) [10].

Підвищений рівень використання Середнього коридору для контейнерних перевезень тягне появу на ринку транспортних компаній, які надають вантажовласникам комплексні послуги з перевезення їх вантажів у контейнерах Середнім коридором. Так, організація «ТМТМ» пропонує зацікавленим вантажовласникам комплексні ставки контейнерних перевезень між логістичними центрами Казахстану (Алтинколь, Караганда, Достик) та Європи (Будапешт, Дуйсбург, Славкув та ін.).

Важливою частиною організації контейнерних перевезень є визначення тарифної політики транспортної компанії. За своєю сутністю цей процес

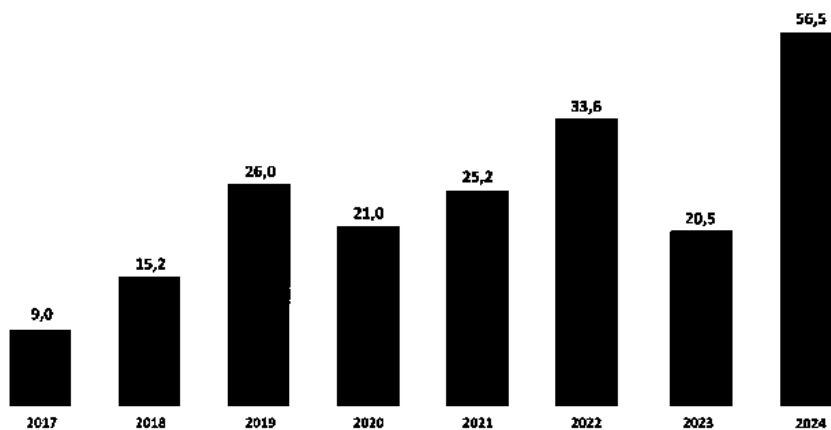


Рис. 1. Річний об'єм контейнерних перевезень по ТМТМ (тис. TEU)

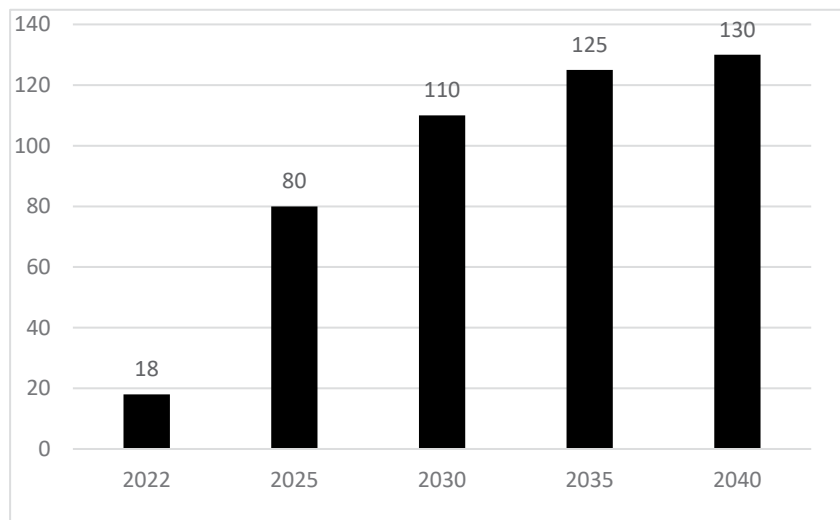


Рис. 2. Оцінка обсягів контейнерних перевезень на Середньому коридорі у 2022-40 рр., сценарій звичайної діяльності, тис. TEU

тотожний з процесом ціноутворення підприємства. Ціноутворення – це процес формування та встановлення цін, який прямо пов'язаний з прийняттям цінового рішення, що визначає рівень ціни на продукцію (роботи, послуги) та відповідно стратегічні і тактичні напрями цінової політики [11, с. 11]. Це рішення приймається керівництвом підприємства на основі економічного аналізу вартості виробництва та зовнішніх ринкових факторів.

У випадку інтермодального перевезення контейнерів, для визначення тарифів перевезення можна розглянути компанію 3PL-провайдера (далі – провайдер), яка надає своєму клієнту, вантажовласнику, послугу організації інтермодального перевезення вантажів у контейнерах. Початковою точкою перевезення можна визначити казахстанські залізничні вузли на кордоні з Китаєм – Достик та Алтинколь. Вантажі у контейнерах, що туди надходять, формуються у залізничні потяги або перевантажуються на вантажівки для подальшого перевезення до портів Каспійського моря. Після перевезення контейнерів через Каспійське море, контейнери доставляються до одного з транспортних хабів у ЄС, який, в більшості випадків, визначається остаточним пунктом призначення вантажу. Логістична компанія при цьому співпрацює з рядом компаній-перевізників залізничного, автомобільного або водного транспорту, митних брокерів, портових операторів та операторів перевантажувальних станцій. Вона забезпечує раціонально швидку та безпечну доставку вантажів від моменту прийняття контейнерів для перевезення до їх фінальної передачі для доставки останньої милі.

На процес визначення тарифів інтермодального перевезення впливає різноманіття взаємопов'язаних факторів. Вони можуть походити як зсередини середовища перевезення, так і ззовні. Зазвичай, компанії, що надають послуги лінійних перевезень, пропонують своїм клієнтам певну базову ставку та додаткові надбавки або знижки, які залежать від умов перевезення вантажів.

У найпростішому вигляді, процес тарифоутворення базується на виборі провайдером схеми перевезення. Від цього вибору залежить комбінація окремих компаній-перевізників та операторів транспортних вузлів, які безпосередньо забезпечують перевезення вантажу. Загальна структура наскрізної тарифної ставки для інтермодального перевезення контейнерів вказана на рис. 3.

Доцільним є розподілення факторів тарифоутворення за характером їх впливу на процес прийняття цінового рішення. Можна виділити три групи чинників за їх роллю у процесі тарифоутворення:

- чинники, що впливають на вибір схеми доставки;
- чинники, що впливають на умови перевезення;
- чинники, що впливають на остаточне цінове рішення.

В першу чергу, існує ряд чинників, які впливають на процес вибору тарифної політики на стадії вибору та організації схеми доставки контейнерів. Середній коридор включає у себе декілька паралельних ділянок, що дозволяє компанії-провайдеру обрати найбільш підходящий

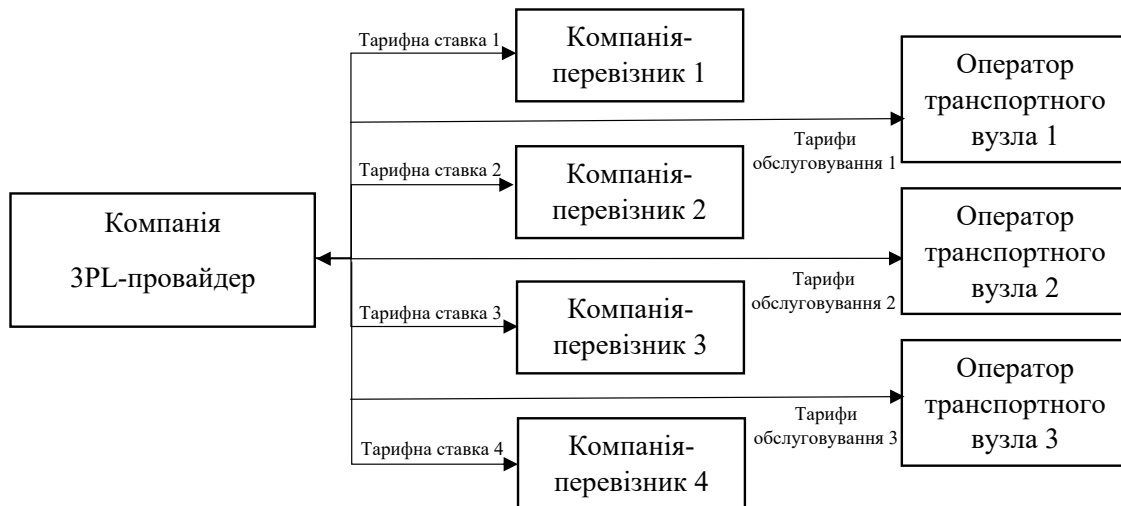


Рис. 3. Структура наскрізної базової ставки інтермодального перевезення

маршрут доставки в залежності від вимог вантажовласника.

Двома основними факторами, що впливають на вибір маршруту перевезень є домовлені пункти відправлення і призначення та тривалість перевезення. Наприклад, в залежності від домовленості з вантажовласником щодо тривалості доставки, в тому числі від вимог до вантажу і терміновості перевезень, провайдер може вибрати менш економічно ефективний маршрут, але який забезпечує швидшу доставку вантажу.

Окрім цього, вибір маршруту перевезень може бути афектований вартістю послуг операторів транспортних вузлів. Портові збори можуть вплинути на вибір певних портів Каспійського та Чорного моря, або взагалі обійти морське перевезення у Чорному морі. При останньому, додатковий вплив на утворення тарифів може створити вартість опрацювання контейнерів при зміні ширини колії. Така операція може відбуватися при перевезенні на певних ділянках ТМТМ (Ахалкалакі-Карс, Чорноморськ-Славкув, Чоп-Феньєшлітке).

Також, на перевезення значний вплив має завантаженість транспортних вузлів на шляху доставки. Велика завантаженість у морських портах та на залізничних станціях може призвести до затримок у перевезенні. Понижена надійність розкладу перевезення може бути негативним чинником у процесі тарифоутворення та спонукати провайдера обирати інші маршрути доставки.

На вибір схеми доставки також впливає ряд зовнішніх чинників, які не підконтрольні компанії-провайдеру. Військові дії, погода та стихійні явища, страйки робітників транспортної галузі можуть завадити використанню певних тран-

спортних вузлів та ділянок, що призводить до змін у тарифуванні перевезення через вимушену зміну маршруту перевезення контейнерів.

Після того, як провайдером обрана схема доставки, до процесу тарифоутворення вступають чинники, пов'язані з умовами перевезення. Вони впливають на собівартість перевезення, яка, в свою чергу, закладається в основу визначення тарифу.

В першу чергу, вартість перевезення залежить від обраних провайдером компаній-перевізників. Декілька різних перевізників можуть працювати на одній й тій самій ділянці та пропонувати різні тарифні ставки провайдеру. Також, велике значення має кількість перевізників, що приймають участь у доставці контейнерів – деякі транспортні компанії можуть пропонувати комбіновані ставки для перевезення контейнерів одразу по декільком послідовним ділянкам, що може впливати на загальну вартість перевезення. Варто відзначити, що компанія-провайдер має вибір між різними видами наземного транспорту на певних ділянках Середнього коридору, обираючи автомобільний або залізничний транспорт в залежності від вимог до тривалості та вартості перевезення. Якщо залізничний транспорт надає дешевше перевезення за рахунок більших об'ємів, автомобільний транспорт здатен доставляти вантажі значно швидше, тому його використання може бути доцільним у деяких випадках.

Цей фактор також залежить від типу фітінгових платформ, що використовуються при перевезенні. Сьогодні існують технології, що дозволяють змінювати ширину між колесами залізничних вагонів. Від цього залежить тривалість прохо-

дження та вартість обробки контейнерів у пунктах зміни колії. У протизвагу, вартість оренди та технічного обслуговування більш сучасного рухомого складу також впливає на собівартість перевезення.

Загалом, технічне та технологічне забезпечення інтермодального перевезення має значний вплив на собівартість доставки контейнерів. Чинники, пов'язані з собівартістю перевезень включають місткість транспортних засобів (контейнеромісткість морських суден, довжина контейнерних потягів), форму власності та тип контейнерів, що використовуються (як от 20- або 40-футові, рефрижераторні або універсальні), завантаження контейнерів (FCL або LCL), доступність порожніх контейнерів для перевезення вантажів, що впливає на вартість їх оренди.

На собівартість перевезення також можуть впливати чинники, пов'язані з експлуатацією транспортних засобів. По-перше, собівартість значно залежить від вартості палива залучених до перевезень видів транспорту. Морські лінійні перевізники для врахування цієї залежності при наданні тарифної пропозиції клієнту додають до базисної ставки лінії (Basic Freight Rate – BAS) бункерну надбавку (Bunker Adjustment Factor – BAF), яка ураховує можливе коливання цін на бункер у визначений період. Так само, вартість технічного обслуговування транспортних засобів впливає на собівартість перевезення, яка береться провайдером за основу при розрахунку конкурентноспроможного тарифу перевезення контейнерів.

Іншою умовою, яка впливає на перевезення є вид вантажу, що перевозиться. Від нього залежать певні умови, через які перевізник може вводити додаткові надбавки до базової ставки. Наприклад, вантажі, що швидко псуються, можуть потребувати використання рефрижераторних контейнерів, що підвищує вартість перевезення, та більш ефективною у часі схеми доставки. Інші види вантажів можуть так само потребувати спеціалізованих контейнерів. Високовартісні вантажі також можуть стати причиною впливу на тарифні ставки через ряд факторів (швидкість доставки, страхування, митне оформлення). Також, на собівартість доставки впливають кількість та характер необхідних операцій над вантажем та контейнерами, що напряму залежить від виду вантажу, що перевозиться.

Ще одним фактором тарифоутворення перевезень є стан інфраструктури вздовж маршруту доставки контейнерів. Безперечним фактом є те, що технологічний розвиток транспортних систем

напряму впливає на вартість, швидкість та потенційні об'єми вантажних перевезень. Це означає, що використання більш технологічно просунутих ділянок у маршруті доставки може бути більш привабливим для компанії-провайдера і, у наслідок, призводити до зміни тарифної ставки для певних схем доставки контейнерів.

Також, частину вартості перевезення складають митні збори та оплата послуг митних брокерів. Отже, одним з факторів утворення тарифної ставки перевезення є митна політика між державами, на територіях яких проходить обраний провайдером маршрут доставки.

Остання група факторів, що впливає на тарифоутворення інтермодальних перевезень контейнерів, складається з чинників, що безпосередньо не впливають на процес перевезення, але мають важливу роль у прийнятті цінового рішення. В основному, це економічні фактори, які пов'язані з попитом та пропозицією на контейнерні перевезення між регіонами, що розглядаються.

Найбільшим з них є співвідношення попиту та пропозиції у послугах доставки контейнеризованих вантажів. Метою коректного тарифоутворення для інтермодальних перевезень є формування тарифної політики, що якнайкраще задовольняє попит та дозволяє отримати найбільшу можливу маржу при наданні можливих об'ємів послуг транспортування.

З попитом на контейнерні перевезення пов'язані декілька інших чинників:

- сезонні чинники – об'єми контейнерних перевезень не є сталим показником та відчувають коливання протягом року. Відповідно, компанія-провайдер може вводити додаткові надбавки у період підвищеного попиту на перевезення;

- тарифи на контейнерні перевезення конкуруючими маршрутами – оскільки інтермодальне перевезення контейнерів Середнім коридором є лише альтернативою традиційному перевезенню морським шляхом, провайдери перевезень мають надавати конкурентні тарифи задля залучення клієнтів;

- об'єми та регулярність перевезень – для перевізника є економічно привабливим робота з клієнтами, які потребують постійних перевезень великих об'ємів вантажів. Через це, компанія-провайдер може пропонувати вантажовласникам, що відправляють великі партії вантажу або є регулярними клієнтами, більш вигідні умови договору перевезення;

- напрямок перевезення вантажів – через незбалансованість контейнерного вантажопо-

току між Східною Азією та Європою, більшим попитом користуються перевезення у західному напрямку. У наслідок цього, тарифні ставки з Китаю до країн ЄС значно перевищують тарифи на перевезення у зворотному напрямку.

Важливим чинником, який беруть до уваги перевізники при визначенні тарифних ставок, є валюта ставки та валюта платежу. У випадку, якщо вони різняться, остаточна плата за перевезення буде залежати від коливання курсу валют. У зв'язку з цим, транспортні компанії можуть вводити надбавки для певних вантажовласників.

Страховання є ще одною важливою складовою тарифоутворення інтермодальних контейнерних перевезень. Вартість страхування може залежати від різних факторів. Вартість та вид контейнеризованого вантажу відомі провайдеру заздалегідь, отже їх вплив на страхові витрати може бути одразу закладений у базовий тариф перевезення. Інші чинники, такі як умови перевезення, маршрути доставки та військові дії у регіоні, можуть змінюватися з часом, а отже виражатися у певній надбавці за додаткове страхування.

На основі вище сказаного, розподілимо розглянуті фактори за трьома класифікаціями: за роллю у процесі тарифоутворення, що було розглянуто вище; за походженням цих факторів; за їх типом.

Фактори ціноутворення можна розподілити за їх походженням наступним чином:

1. ті, що походять від компаній, залучених у процесі перевезення контейнерів:

- маршрут доставки;
- залучені види транспорту;
- кількість перевізників;
- тарифи залучених компаній-перевізників;
- технологічне обладнання транспортних засобів;
- вартість обслуговування транспортних засобів
- контейнеромісткість транспортних засобів;
- розмір контейнерів;
- форма власності контейнерів;
- тариф послуг операторів вузлів;
- завантаженість транспортних вузлів.

2. ті, що походять від вантажовласника та вантажу:

- вид вантажу;
- тривалість доставки;
- тип контейнерів;
- пункти відправлення та призначення;
- напрямки перевезень;
- об'єми та регулярність перевезень;
- завантаження контейнерів;

– договірні умови між перевізником та вантажовласником.

3. ті, що походять зі зовнішнього середовища:

- попит та пропозиція на перевезення;
- тарифи конкуруючих маршрутів доставки;
- сезонність перевезень;
- вартість палива;
- транспортна інфраструктура вздовж маршруту перевезення;
- доступність порожніх контейнерів у точках відправлення;
- митне оформлення;
- страхування вантажів;
- коливання курсу валют;
- військові дії;
- страйки робітників;
- стихійні явища.

Також, чинники можуть бути розподілені за їх типом:

1. організаційні;
2. експлуатаційні;
3. економічні;
4. політичні/соціальні.

**Висновки.** Розглянувши фактори, які впливають на тарифоутворення інтермодальних контейнерних перевезень, визначено три ознаки їх класифікації. Дві з них: класифікація за походженнями та за типом – дає можливість оцінити джерела чинників впливу на тарифи перевезення та їх специфіку. Така класифікація може бути використана для аналізу процесу тарифоутворення та оцінки можливості контролю над ними зі сторони компанії-провайдера логістичних послуг.

Крім того, була описана класифікація факторів за їхньою роллю безпосередньо у процесі тарифоутворення контейнерних перевезень. Ця класифікація виділяє три групи чинників: чинники, що впливають на вибір схеми доставки; що впливають на умови перевезення; та що впливають на остаточне цінове рішення. Подібне розподілення чинників дозволяє більш ефективно чисельне відображення при побудові математичних моделей тарифоутворення. Завдяки схожій сутності впливу згрупованих факторів, вони можуть об'єднуватися у групи обмежень, або навіть у єдине обмеження.

Доцільним є подальша побудова математичних моделей процесу тарифоутворення для інтермодального перевезення контейнерів та більш глибокий аналіз математичного представлення впливу окремих факторів. Доставка контейнерів Середнім коридором є гарним практичним прикладом для моделювання процесу тарифоутворення.

## Список літератури:

1. Конференція ООН з торгівлі та розвитку. Review of maritime transport 2025: Staying the course in turbulent waters. 2025. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf) (дата звернення: 14.01.2026).
2. Meng Q., Zhao H., Wang Y. Revenue management for container liner shipping services: Critical review and future research directions. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. 2019. Vol. 128. P. 280–292. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2019.06.010>.
3. Matsuda T., Hirata E., Kawasaki T. Monopoly in the container shipping market: an econometric approach. *Maritime Business Review*. 2022. Vol. 7.4. P. 318–331. DOI: <https://doi.org/10.1108/MABR-12-2020-0071>.
4. Schönberger J. Model-based long-term pricing in maritime container shipping. *Sustainability Management Forum | NachhaltigkeitsManagementForum*. Berlin/Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg. 2020. P. 1–11. DOI: <https://doi.org/10.1007/s00550-020-00496-z>
5. Ubaid A., Hussain F., Charles J. Modeling shipment spot pricing in the Australian container shipping industry: case of ASIA-OCEANIA trade lane. *Knowledge-based systems*. 2020. Vol. 210. 106483.
6. Grosso M., Lynce A.-R., Silla A., Vaggelas G.K. Short Sea Shipping, intermodality and parameters influencing pricing policies: the Mediterranean case. *NETNOMICS: Economic Research and Electronic Networking*. 2010. Vol. 11.1. P. 47–67. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11066-009-9039-0>.
7. Macharis C., Van Hoesck E., Pekin E., van Lier T. A decision analysis framework for intermodal transport: Comparing fuel price increases and the internalisation of external costs. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2010. Vol. 44.7. P. 550–561. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2010.04.006>.
8. Yin M., Kim K.H. Quantity discount pricing for container transportation services by shipping lines. *Computers & Industrial Engineering*. 2012. Vol. 63.1. P. 313–322. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cie.2012.03.008>.
9. Офіційний веб-сайт «Середній коридор – TMTM». URL: <https://middlecorridor.com/en/> (дата звернення: 14.01.2026).
10. Європейський банк реконструкції та розвитку. Sustainable transport connections between Europe and Central Asia. 2023. URL: [https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-06/Sustainable\\_transport\\_connections\\_between\\_Europe\\_and\\_Central\\_Asia.pdf](https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-06/Sustainable_transport_connections_between_Europe_and_Central_Asia.pdf) (дата звернення: 14.01.2026).
11. Жихарева В.В., Онешко С.В. Ціноутворення на морському транспорті: навчальний посібник. Одеса: ОНМУ, 2018. 230 с.

#### Litviak V.I. PRICING FACTOR CLASSIFICATION CONTAINER DELIVERY VIA THE TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE

Today, international shipping routes are undergoing significant changes. A number of factors of various origins are forcing cargo owners to abandon traditional shipping routes and switch to others that were less popular in comparison. Due to this, alternative transport systems for cargo delivery are developing around the world. One of the largest transportation routes, cargo traffic between China and the European Union, has undergone particularly significant changes in recent years. Traditionally, cargo moved along two routes: the sea route and the Northern Corridor, but in recent years, larger volumes of cargo have begun to ship along the Middle Corridor, also known as the Trans-Caspian International Transport Route (TMTM). A large part of this cargo flow consists of cargo in containers. A feature of containerized transportation is the creation of universal tariff rates for interested cargo owners. The process of pricing for transportation services is extremely important for logistics companies, because the determination of competitive transportation prices is a key condition for attracting clientele. In this regard, it is rational to determine the factors that in a certain way affect the cost of container transportation and the subsequent formation of tariffs. In order to structure pricing factors, their classification is outlined in the article. The impact of factors is considered in the context of the Trans-Caspian International Transport Corridor, also known as the Middle Corridor, which has recently gained popularity among carriers due to a number of political and economic factors. As a result, the factors that influence the process of pricing for container transportation and their importance in the context of intermodal transportation via the Middle Corridor were considered. In addition to that, these factors were divided into three types of classifications, the main one of which is the role of factors in the pricing process.

**Keywords:** container, intermodal transportation, Trans-Caspian international transport route, pricing, logistics.

Дата першого надходження статті до видання: 20.01.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 12.02.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 08.04.2026