

Тема 7. Сущность тарифов

Расчеты за услуги, оказываемые транспортными организациями, осуществляются с помощью транспортных тарифов. Тарифы включают в себя:

- платы, взыскиваемые за перевозку грузов;
- сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов;
- правила исчисления плат и сборов.

Как экономическая категория транспортные тарифы являются формой цены на продукцию транспорта. Их построение должно обеспечивать:

- транспортному предприятию - возмещение эксплуатационных расходов и возможность получения прибыли;
- покупателю транспортных услуг - возможность покрытия транспортных расходов.

Грузовые тарифы по своей экономической природе - цены за услуги по транспортированию груза и способствуют решению ряда задач:

1. выражают затраты труда
2. оказывают материальное стимулирование по развитию производства
3. формируют общественные потребности
4. обладают распределительной функцией.

Грузовые тарифы способствуют решению следующих задач:

1. рациональному размещению производственных сил в стране
2. приближению промышленности к источникам сырья
3. развитию новых районов
4. рациональному распределению грузооборота м/у различными видами транспорта.
5. полному использованию грузоподъемности ПС
6. способствует ликвидации причин дальних перевозок
7. максимальной загрузке порожних пробегов

Как показано в предыдущей лекции, один из существенных факторов, влияющий на выбор перевозчика, является стоимость перевозки. Борьба за клиентов, неизбежная в условиях конкуренции, также может вносить коррективы в транспортные тарифы. Например, железные дороги испытывают сегодня серьезную конкуренцию автомобильного транспорта в области перевозок небольших партий грузов так называемых мелких и малотоннажных отправок. Это оказывает сдерживающее влияние на рост соответствующих железнодорожных тарифов.

Умелым регулированием уровня тарифных ставок различных сборов можно стимулировать также спрос на дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов.

Системы тарифов на различных видах транспорта имеют свои особенности. Остановимся на их краткой характеристике.

На железнодорожном транспорте для определения стоимости

перевозки грузов используют общие, исключительные, льготные и местные тарифы.

Общие тарифы - это основной вид тарифов. С их помощью определяется стоимость перевозки основной массы грузов.

Исключительными тарифами называются тарифы, которые устанавливаются с отклонением от общих тарифов в виде специальных надбавок или скидок. Эти тарифы могут быть повышенными или пониженными. Они распространяются, как правило, лишь на конкретные грузы. Исключительные тарифы позволяют влиять на размещение промышленности, так как с их помощью можно регулировать стоимость перевозки отдельных видов сырья, например, каменного угля, кварцитов, руды и т. п. Повышая или понижая с помощью исключительных тарифов стоимость перевозок в различные периоды года, добиваются снижения уровня неравномерности перевозок на железных дорогах. Этой же цели служат исключительные пониженные тарифы на перевозку грузов в устойчивых направлениях движения порожних вагонов и контейнеров.

Льготные тарифы применяются при перевозке грузов для определенных целей, а также грузов для самих железных дорог.

Местные тарифы устанавливают начальники отдельных железных дорог. Эти тарифы, включающие в себя размеры плат за перевозку грузов и ставки различных сборов, действуют в пределах данной железной дороги.

Кроме провозной платы железная дорога взимает с грузополучателей и грузоотправителей платы за дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов. Эти платы называются сборами и взыскиваются за выполнение силами железной дороги следующих операций: за хранение, взвешивание или проверку веса груза, за подачу или уборку вагонов, их дезинсекцию, за экспедирование грузов, погрузочно-разгрузочные работы, а также за ряд других операций.

Перечислим **основные факторы**, от которых зависит размер платы при перевозке грузов по железной дороге.

Вид отправки. По железной дороге груз может быть отправлен повагонной, контейнерной, малотоннажной - весом до 25 тонн и объемом до полувагона, и мелкой отправкой - весом до 10 тонн и объемом до 1/3 вместимости вагона.

Скорость перевозки. По железной дороге груз может перевозиться грузовой, большой или пассажирской скоростью. Вид скорости определяет, сколько километров в сутки должен проходить груз.

Расстояние перевозки. Провозная плата может взиматься за расстояние по кратчайшему направлению, так называемое тарифное расстояние - при перевозках грузов грузовой или большой скоростью либо за действительно пройденное расстояние - в случае перевозки негабаритных грузов или перевозки грузов пассажирской скоростью.

Тип вагона, в котором осуществляется перевозка груза. По железной дороге груз может перевозиться в универсальных, специализированных или изотермических вагонах, в цистернах или на платформах. Размер провозной платы в каждом случае будет различным.

Принадлежность вагона или контейнера. Вагон, платформа. или контейнер могут принадлежать железной дороге, быть собственностью грузополучателя или грузоотправителя.

Количество перевозимого груза - фактор, также оказывающий существенное влияние на стоимость перевозки.

На автомобильном транспорте для определения стоимости перевозки грузов используют следующие виды тарифов:

- **сдельные тарифы** на перевозку грузов (Они устанавливаются за перевозку фактической массы грузов в зависимости от расстояния и класса груза).

Сдельные тарифы делятся на:

- общие;
- исключительные.

Общие тарифы касаются перевозок грузов отправками массой свыше 5 т за исключением массовых навалочных грузов, оплачиваемых по исключительным тарифам и массой до 5 т в городском и пригородном сообщениях.

Грузы, перевозимые автомобильным транспортом по этим тарифам, распределяются на 4 класса в зависимости от коэффициента использования грузоподъемности. В связи с этим тарифная плата взимается с применением следующих коэффициентов:

- при перевозке грузов I-го класса - 1,0;
- II-го класса - 1,25;
- III-го класса - 1,66;
- IV-го класса - 2,0.

Чтобы определить размер платы за перевозку грузов по отдельным тарифам, необходимо знать расстояние перевозки, массу и класс груза, тарифную плату за перевозку 1 т. Первые две составляющие определяются по перевозочным документам, а класс груза и тарифная плата, как уже отмечалось, по сдельным тарифам.

Исключительные тарифы устанавливаются на перевозку в основном массовых, навалочных грузов. Они взимаются за фактическую массу груза в зависимости от расстояния перевозки и грузоподъемности подвижного состава.

- **тарифы за временное пользование** грузовыми автомобилями (Временные тарифы. Они применяются для оплаты использования автомобиля за каждый час работы. При этом время обеденного перерыва исключается). При расчёте этих тарифов Место для формулы необходимо учитывать грузоподъемность автотранспортных средств.

- тарифы из покилометрового расчета;

Они применяются:

- при исчислении платы за пробег автомобиля, следующего своим ходом, для работы вне места его постоянного пребывания и при возвращении обратно;
- за пробег автомобиля в обоих направлениях в случае, когда перевозка не состоялась по вине заказчика;
- за пробег автомобиля при оказании специальных услуг и выполнении других операций;
- в случае перегона (доставки) нового подвижного состава или после капитального ремонта.

Плата из покилометрового расчета взимается не только с учетом каждого километра пробега, как установлено по определению, но и в зависимости от грузоподъемности автомобиля (автопоезда).

- договорные тарифы. Определяются конкретными условиями договора между грузоотправителем (или грузополучателем) и перевозчиком.

На автомобильном транспорте в процессе управления широко используются *различные надбавки, скидки и штрафы*. Они предусматривают изменение тарифной платы при изменении условий перевозки, нарушении установленных норм и порядков и в некоторых других случаях.

На практике распространено также взимание дополнительной платы за простой и/или выполнение дополнительных логистических операций (заезды, взвешивание, пересчет и т. д.). Эти доплаты исчисляются также в зависимости от грузоподъемности автотранспортных средств.

За простой подвижного состава сверх норм основного и дополнительного времени взимаются штрафы (также с учетом грузоподъемности).

Уместно отметить следующее: если грузоотправители и грузополучатели в состоянии обеспечить сокращение продолжительности простоя под погрузкой-разгрузкой, то перевозчики в качестве ответной меры могут пойти на уменьшение тарифной платы непосредственно за транспортировку, предоставляя им скидки соответствующих размеров.

Нужно сказать, что *плата за экспедиционные операции*, которые выполняются непосредственно водителями транспортных средств, обычно включается в тарифы на перевозку грузов. Если же экспедирование груза осуществляется специальными экспедиторами, то средний размер платы взимается в размере 20% основного тарифа.

Оплата погрузочно-разгрузочных работ (кроме разгрузки самосвалов) рассчитывается исходя из величины тонно-операций.

На размер тарифной платы оказывают влияние следующие факторы:

- расстояние перевозки;
- масса груза;
- объемный вес груза, характеризующий возможность использования грузоподъемности автомобиля. По этому показателю все перевозимые автомобильным транспортом грузы подразделяют на четыре класса;
- грузоподъемность автомобиля;
- общий пробег;
- время использования автомобиля;
- тип автомобиля;
- район, в котором осуществляется перевозка, а также ряд других факторов.

Каждый из тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом учитывает не всю совокупность факторов, а лишь некоторые из них, наиболее существенные в условиях конкретной перевозки. Например, для расчета стоимости перевозки по сдельному тарифу необходимо принять во внимание расстояние перевозки, массу груза и его класс, характеризующий степень использования грузоподъемности автомобиля. При расчетах по тарифу за повременное пользование грузовыми автомобилями учитывают грузоподъемность автомобиля, время его использования и общий пробег.

Во всех случаях на размер платы за использование автомобиля оказывает влияние район, в котором осуществляется перевозка. Это объясняется устойчивыми различиями в уровне себестоимости перевозок грузов по районам. Коррективы в тарифную стоимость вносятся с помощью так называемых поясных поправочных коэффициентов.

На речном транспорте тарифы на перевозки грузов, сборы за перегрузочные работы и другие связанные с перевозками услуги определяются пароходствами * самостоятельно с учетом конъюнктуры рынка.

* Пароходство - транспортная организация, осуществляющая перевозку пассажиров и грузов по водным путям. В ее ведении находятся флот, порты-пристани и судоремонтные предприятия. Пароходство несет ответственность перед грузоотправителями и грузополучателями за своевременную доставку и сохранность грузов.

В основу расчета размера тарифа закладывается себестоимость услуг, прогнозируемая на период введения тарифов и сборов в действие, а также предельный уровень рентабельности, установленный действующим законодательством. Потребители транспортных услуг вправе запросить от пароходств и портов экономическое обоснование предлагаемых ими тарифов.

На морском транспорте оплата за перевозку грузов осуществляется либо по тарифу, либо по фрахтовой ставке.

Если груз следует по направлению устойчивого грузового потока, то перевозка осуществляется системой линейного судоходства. При этом груз движется по расписанию и оплачивается по объявленному тарифу.

В том случае, когда при выполнении перевозки работа грузовых судов не связана с постоянными районами плавания, с постоянными портами погрузки и выгрузки, не ограничена определенным видом груза, то перевозка оплачивается по фрахтовой ставке. Фрахтовая ставка устанавливается в зависимости от конъюнктуры фрахтового рынка * и обычно зависит от вида и транспортных характеристик груза, условий рейса и связанных с ним расходов.

Грузовые тарифы ИАТА (ИАТА – International air transport association / Международная ассоциация воздушного транспорта) представляют собой унифицированную тарифную систему, которую используют все ведущие перевозчики на регулярных авиалиниях. По грузовым тарифам провозная плата взимается за перевозку 1 кг груза между парами городов. Для удобства применения тарифов земной шар поделен на зоны, а аэропорты объединены в маршрутные группы, попадающие в ту или иную зону.

Тарифы включают в себя сборы на выполнение ПРР, минимальное время хранения груза в аэропортах и проведение необходимых технологических операций.

Базовая ставка тарифа установлена на расстояние 500 км и с увеличением расстояния перевозки снижается. Например, на расстоянии от 1001 до 1800 км базовая ставка снижается на 8 %, а свыше 8000 км - на 42 %. При исчислении платы используется пороговое соотношение массы груза к его объему (1 кг соответствует 6000 куб см). При превышении этой величины выполняется условный пересчет массы отправки исходя из ее реального объема и порогового соотношения.

Тарифная система ИАТА включает в себя три вида тарифов:

Специальные (корейты) - применяют для грузов, перечисленных в специальных справочниках, на отдельных направлениях в ограниченный период и для привлечения грузов за счет существенного снижения стоимости перевозок, которые может достигать до 90%;

Классные - применяют для перевозки грузов, требующих особых условий для перевозки (золото, ценные бумаги, живые животные, печатная продукция). На практике классные тарифы исчисляют с учетом ценности груза;

Основные - используют для грузов и направлений в случае, когда не действуют специальные или классные тарифы. При массе отправки до 45 кг действуют нормальные тарифы, для отправок большей массы - количественные тарифы, которые в зависимости от региона и маршрута дают скидку с нормального тарифа до 75 %. В основные тарифы входит минимальный сбор - минимальная оплата, взимаемая за отправку груза в случае, если плата за перевозку окажется ниже минимального сбора. Как правило, минимальный сбор используют при перевозке грузов массой

менее 5 кг, когда затраты перевозчика могут оказаться выше платы за перевозку.

На трубопроводном транспорте плата за доставку груза определяется по расчетным ценам, учитывающим фактические затраты на доставку груза (себестоимость + прибыль).

При наличии трубопровода для соответствующего вида груза по требуемому направлению доставки наиболее экономичный вариант доставки всегда однозначно определяется в пользу трубопровода. Проблема выбора возникает при недостаточной мощности трубопровода или несоответствия вида груза.

Самый естественный и популярный способ определения ценовой стратегии – это анализ издержек. Тарифы(цены) рассчитаны на основе издержек без явного учета рыночных факторов называются ценами исходящими из издержек можно выделить 3 типа таких тарифов.

1 тип: предельный тариф ($P_{п}$) который соответствует переменным издержкам и ведет к нулевой предельной прибыли. Предельный тариф равен предельным издержкам.

$$P_{п} = C_{пер} \quad (1)$$

$C_{пер}$ - переменные издержки.

Переменные издержки – это абсолютно нижняя часть тарифа ниже которого фирма не может опуститься.

2 тип: технический тариф или тариф без избыточности, который соответствует переменным и постоянным издержкам при определенном объеме материального потока(при конкретной величине объема перевозок)

$$P_{т} = C_{пер} + \frac{C_{пост}}{Q} \quad (2)$$

$C_{пост}$ - постоянные издержки.

Обычно технический тариф обеспечивает полное покрытие расходов в расчете на конкретный объем материального потока и неприменим к другим объемам.

3 тип: целевой тариф ($P_{ц}$) устанавливается введением некоторой надбавки к техническому тарифу определяемой обычно относительно инвестируемого капитала (K)

Целевой тариф также устанавливается исходя из конкретного объема материального потока

$$P_{ц} = C_{пер} + \frac{C_{пост}}{Q} + \frac{P \times K}{Q} \quad (3)$$

K - инвестированный капитал.

P - отдача или уровень отдачи инвестируемого капитала(ожидаемая рентабельность).