

Тарифы и ценообразование в транспортной логистике



Содержание

- ❖ Тарифы и сборы, их содержание.
- ❖ Виды тарифов и формы их построения.
- ❖ Содержание и построение тарифов на железнодорожном транспорте.
- ❖ Тарифы речного транспорта.
- ❖ Система морских грузовых тарифов.
- ❖ Тарифы автомобильного транспорта.
- ❖ Авиа тарифы
- ❖ Трубопроводные тарифы



Тарифы и сборы, их содержание.



- **Транспортный тариф** – величина, ставка денежной оплаты за транспортные услуги, предоставляемые гражданам и предприятиям со стороны государства, коммерческих организаций, компаний, фирм.
- **Транспортный сбор** – обязательная пошлина для всех собственников автотранспортных средств, который уплачивается в государственную казну. Работой по начислению суммы пошлины и отправкой уведомлений об оплате занимается Налоговая инспекция Российской Федерации



- **Фрахтовая ставка (транспортный тариф)** включает два основных компонента: издержки по оказанию транспортных услуг и среднюю прибыль.



Транспортный тариф

Включает в себя:

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



Виды тарифов и формы их построения



- Регулируемые
- Рыночные



По форме построения тарифы подразделяются на:



- **Дифференциальными** называются тарифы, тарифные ставки которых за единицу транспортной продукции (обычно за 10 т-км или 10 т-миль) изменяются и той или иной закономерности и зависимости от расстояния перевозки.
- **Пропорциональные тарифы** устанавливаются в виде единых ставок за единицу транспортной продукции (т-км, 1 осе-км, 1 вагоно-км), на всех расстояниях перевозки. В этом случае провозная плата за перевозку грузов возрастает прямо пропорционально расстоянию перевозки.
- **Аккордными** называются тарифы, устанавливаемые в виде фиксированных ставок за перевозку грузов в конкретных корреспонденциях или за определенное расстояние перевозки.

Ж/Д тариф

- Тарифы на железнодорожные перевозки (кроме перевозок в пригородном сообщении) регулируются государством на федеральном уровне путем установления в преysкурантах предельных тарифов.





- Свободные (рыночные) **транспортные тарифы** применяются на услуги железнодорожного транспорта более высокого качества, чем предусмотрено прейскурантами, (по срокам доставки, новым типам вагонов и др.).

Грузовые тарифы на железнодорожном транспорте устанавливаются едиными для всей сети железных дорог, по кратчайшему, как правило, расстоянию между станциями отправления и назначения груза.

Тарифные ставки дифференцируются

- видам груза;
- расстояниям;
- скорости перевозки;
- размерам отправок
(повагонные, контейнерные, мелкие)



Для ветвей, не включенных в общую сеть железных дорог, применяются местные тарифы.

Подходы к формированию ж/д тарифов

- По механизму формирования тарифов (на основе себестоимости перевозок, на соотношении спроса и предложения)
- По степени участия государства в формировании тарифов (частичное, полное и отсутствие вмешательства государства)
- По модель построения железнодорожной отрасли (северо-американская – несколько компаний, и европейская – собственность на подвижной состав)



Все действующие тарифы опубликованы в
Тарифных руководствах Прейскуранта 10
№ 1 и № 4



- **Тарифное руководство №1** состоит из двух частей: первая часть содержит правила применения тарифов, номенклатуру грузов, общие, исключительные тарифы и алфавит к номенклатуре грузов; вторая часть — расчетные таблицы плат за перевозку грузов.
- **Тарифное руководство № 4** состоит из книг, которые содержат таблицы тарифных расстояний.

Классификация ж/д тарифов

Общие тарифы

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

Исключительный

- называются тарифы, которые устанавливаются с отклонением от общих тарифов в виде специальных надбавок или скидок.

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.

По родам отправок грузовые тарифы, бывают:



- **Повагонные** - установленные на перевозку грузов целыми вагонами (кроме наливных);
- **Тарифы на перевозку грузов** мелкими и малотоннажными отправлениями, которые исчисляются за фактическую массу отправки;
- **Контейнерные** — на перевозку грузов в контейнерах;
- **Потонные**, которые применяются к наливным грузам в цистернах и бункерных полувагонах. Для этих отправок провозная плата взывается за действительную массу груза, который указан в перевозочном документе — накладной.
- **Тариф на рельсовый подвижной состав**, перевозимый как груз на своих осях, провозная плата взывается за пробег каждой оси

По форме построения грузовые тарифы:



- **Табличные тарифы** — это провозные платы за 1 вагон, 1 т груза или 1 контейнер при перевозке груза между данными станциями, сведенные в таблицы, в схемных тарифах (дифференцированных) установлена плата в зависимости от расстояния перевозок.
Эти тарифы могут быть двуставочными и многоставочными.
- **Схемные тарифы** могут быть индифференцированные — одноставочные, т.е. содержащие однообразные ставки с тонны и километра (или вагона и Километра, или с оси и километра) для всех расстояний перевозки. Основная форма построения грузовых тарифов схемная.

Факторы от которых зависит ж/д тариф:



- **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 дорою 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.

Автомобильный тариф



Главными измерителями для установления тарифных ставок как правило являются

- 1 т перевозимого груза;
- 1 отправка груза;
- 1 км пробега автомобиля;
- 1 час работы автомобиля;
- 1 автотонно-час или комбинации этих единиц в зависимости от конкретных условий перевозок.



Изменять тарифы рекомендуется не чаще одного раза в квартал.

Виды тарифов на автомобильном транспорте



- сделанные тарифы на перевозку грузов;
- тарифы на перевозку грузов на условиях платных авто-тонно-часов;
- тарифы за повременное пользование грузовыми автомобилями;
- тарифы из по-километрового расчета;
- тарифы за перегон подвижного состава;
- договорные тарифы;



На размер тарифной платы оказывают влияние следующие факторы:



- расстояние перевозки;
- масса груза;
- грузоподъемность автомобиля;
- общий пробег;
- время использования автомобиля;
- тип автомобиля;
- район, в котором осуществляется перевозка, а также ряд других факторов.



Схемы работы:



- **1. Схема с оплатой перевозки груза** (она носит также название сдельного тарифа).

Данная схема применяется перевозчиком обычно в том случае, если эксплуатационные условия обеспечивают необходимую для рентабельной эксплуатации степень загрузки подвижного состава.



$$T = C_3 + B \cdot C_v + P \cdot C_{T-км}$$

- где T — тарифная плата;
- C_3 — тарифная ставка платы за заказ;
- B — время пребывания автомобиля у клиента;
- C_v — тарифная ставка платы за один час пребывания под погрузкой или разгрузкой;
- P — объем выполненной транспортной работы;
- $C_{т-км}$ — тарифная ставка платы за один тонно-километр для груза данного класса (данный фактор будет рассматриваться ниже).



● **2. Схема с оплатой использования подвижного состава**

Фактически предполагает оплату автомобиле-часов работы у потребителя и применяется в тех случаях, когда условия эксплуатации не обеспечивают достаточной коммерческой загрузки подвижного состава.



$$T = C_3 + P_c \cdot C_n + A \cdot C_{АЧ}$$

- где T — тарифная плата;
- C_3 — тарифная ставка платы за заказ;
- P_c — сверхнормативный (превышающий среднее расчетное значение) пробег автомобиля за смену;
- C_n — тарифная ставка платы за один километр сверхнормативного пробега;
- A — автомобиле-часы работы автомобиля у заказчика;
- $C_{АЧ}$ — тарифная ставка платы за один автомобиле-час.



- **3. Схема с оплатой условных расчетных единиц транспортной работы.**

Предусматривает использование по согласованию с заказчиком укрупненных и упрощенных характерных измерителей транспортных услуг (поездки, заезды, доставленные контейнеры и т. д.), по которым и производится расчет тарифной платы.

В основе применения данной схемы лежит учет средних сложившихся издержек перевозчика.



$$T = C \cdot P,$$

- где T — тарифная плата;
- C — тарифная ставка платы за условную расчетную единицу работы;
- P — количество выполненных за определенный период условных расчетных единиц работы.

Тарифы водного транспорта.



Различают:

- Тарифы каботажного плавания
 - Тарифы на большом каботаже (между портами морских бассейнов)
 - Тарифы малого каботажа (один бассейн)
- Фрахты на внешнеторговые (заграничные перевозки)

Устанавливаются преysкурантом 11-01

Сборы на морском транспорте (с грузовладельцев)

- Платы за выполнение погрузочно-разгрузочных работ (ПРР)
- Плата за хранение
- Плата за взвешивание и проверку состояния груза
- Плата за междугородные телефонные и телеграфные сообщения
- Сбор за очистку мойку судов и складских помещений
- Портовый грузовой сбор

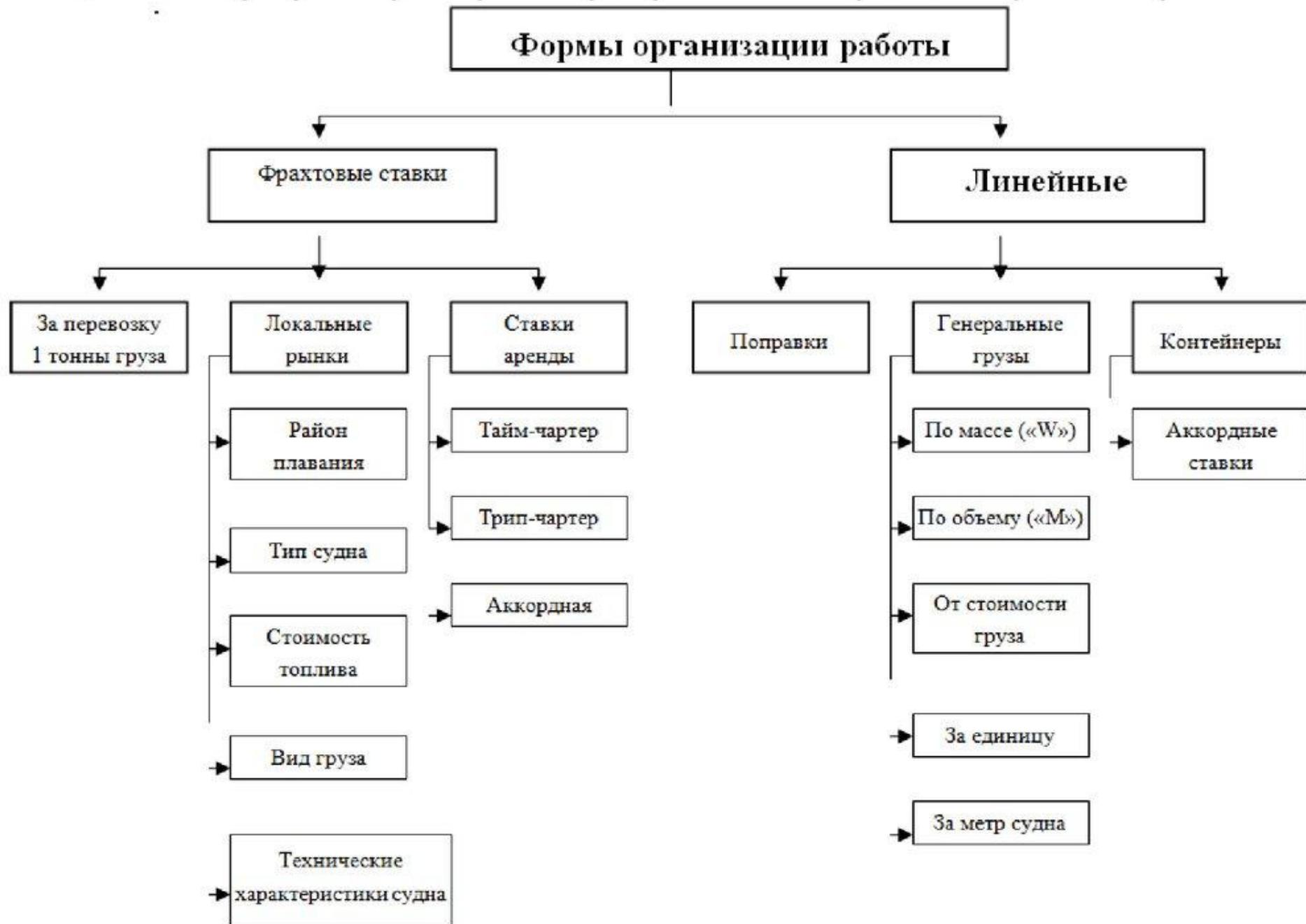


Платы с судов

- Корабельный
- Канальный
- Лоцманский
- Причальный сбор
- Якорный сбор
- Маячный
- Экологический
- Навигационный
- За работу ледоколов
- Швартовые услуги
- Пользование буксирами
- Снабжение пресной водой
- Агентской обслуживание



Схема существующих тарифов на морском транспорте



Тарифы и цены выступают в виде



- Аккордных ставок
- Плат и сборов (на обслуживание и обработку судов)
- Единичных расценок и отпускных цен (подводно-технические, судоподъемные работы)

Внутренний речной транспорт



Схемы

- По бассейнам рек
- Родам грузов (сухогрузы, нефтяные, лесные)
- Способам перевозки (буксировка судов, барж, плотов)
- Видам отправок (судовые, контейнерные)
- Видам сообщений (внутреннее водное, смешанные)

Тарифные схемы



- На доставку генеральных грузов 70 схем
- Нефтяные грузы 20 схем
- Буксировка платов 20 схем



Закономерности установки тарифов



- Для генеральных грузов тариф каждой последующей схемы на 10% выше предыдущей;
- Для судов перевозящих жидкие грузы, разница между каждой последующей схемой на 20%

Изменение стоимости перевозок различных грузов с ростом дальности в разных бассейнах имеет одну и ту же закономерность

Особенности построения тарифов на внутреннем водном транспорте

Операция, вид груза, вид перевозки	Особенности тарифа, оплаты
Судовые отправки	Тарифные ставки строятся исходя из технической нормы загрузки
Нефтяные грузы	Плата взимается пропорционально фактическому количеству груза, указанному в накладной
Сборные грузы	Тариф соответствует действительной массе груза, указанной в накладной
Буксировка плотов	Плата взимается за фактическое количество сплавляемой древесины в кубометрах
Смешанные железнодорожно-водные перевозки	Стимулируются за речную часть пути по кратчайшему по железной дороге расстоянию между этими пунктами
Погрузка-выгрузка грузов, взвешивание, хранение, уведомление о прибытии, экспедиционные и другие операции	Взимаются дополнительные и особые сборы
Буксировка судов и других плавучих объектов	Используются специальные тарифы, дифференцированные по парокhodствам

В системе тарифов воздушного транспорта существуют два тарифных пояса:



- Районы, обеспеченные железнодорожным транспортом;
- Глубинные, удаленные от железных дорог районы, где тарифы в 1,7 раза выше.





- Багажные тарифы и тарифы на перевозку скоропортящихся и срочных грузов выше обычных грузовых на 40 %.
- Существуют также льготные (при догрузке самолетов) тарифы, которые могут составлять 50 % основных. За дополнительные операции взимают различные сборы.



- 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).



Тарифная система ИАТА (Международная ассоциация воздушного транспорта) включает в себя три вида тарифов:
воздушный транспорт



- 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 исчисляются с учетом ценности груза;
- Основные - используют для грузов и направлений в случае, когда не действуют специальные или классные тарифы.

Тарифы на трубопроводном транспорте



- На трубопроводном транспорте плата за доставку груза определяется по расчетным ценам, учитывающим фактически 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.

