

Тема 8: Тарифы на грузовые перевозки



- 1. Экономическое содержание и особенности транспортных тарифов**
- 2. Виды грузовых транспортных тарифов**
- 3. Особенности формирования затрат на транспорте**

1. Экономическое содержание и особенности транспортных тарифов

Транспортный тариф представляет собой цену перевозки грузов – одной из наиболее массовых производственных услуг.

Тарифы включают в себя:

- плату, взыскиваемую 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.

В процессе транспортировки стоимость перевозимого товара возрастает, поэтому тариф на грузовые перевозки представляет собой денежное выражение прироста стоимости продукции в результате ее транспортировки.

Стоимость услуг транспорта отражается в различных элементах конечной цены продукции: себестоимости (как транспортно-заготовительных расходов по доставке материальных ресурсов и частично по доставке готовой продукции), оптовой и розничной торговых наценках – поэтому изменение транспортных тарифов оказывает существенное влияние на уровень и динамику отпускных и розничных цен товаров. В свою очередь, транспорт является крупным потребителем металла, строительных материалов, угля, электроэнергии, топлива и другой продукции, цены на которую формируют эксплуатационные расходы транспорта и, в конечном счете, влияют на уровень транспортных тарифов.

~~Системы тарифов на различных видах транспорта имеют свои особенности:~~

На *железнодорожном транспорте* для определения стоимости перевозки грузов используют *общие, исключительные, льготные и местные тарифы*.

Общие тарифы — 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

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 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 плату за дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов. Эти виды платы называются сборами и взыскиваются за выполнение силами железной дороги таких операций, как хранение, взвешивание или проверка веса груза, подача или уборка вагонов, их дезинсекция, экспедирование грузов, погрузочно-разгрузочные работы, а также ряд других операций.



Основные факторы, от которых зависит размер платы при перевозке грузов по **железной дороге**:

1) Вид отправки

По железной дороге груз может быть отправлен повагонной, контейнерной, малотоннажной (весом до 25 т и объемом до полувагона) и мелкой (весом до 10 т и объемом до 1/3 вместимости вагона) отправкой.

2) Скорость перевозки

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

3) 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.

4) 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.

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

6) Количество перевозимого груза — фактор, также оказывающий существенное влияние на стоимость перевозки.

На ~~автомобильном~~ транспорте на размер тарифной платы оказывают влияние следующие *факторы*:

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



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

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.

2. Виды грузовых транспортных тарифов

Особенности формирования рынка транспортных услуг и их тарифов связаны с участием различных видов транспорта в перевозочном процессе: железнодорожного, автомобильного, воздушного, водного, авиационного. Их взаимозаменяемость, а также специфика работы каждого оказывают влияние на установление тарифов и выбор того или иного вида транспорта для перевозки.

Грузовые транспортные тарифы различаются по родам отправок в зависимости от размера партии предъявленного груза: тарифы за повагонные, судовые, автомобильные, контейнерные перевозки, мелкие отправки.

Транспортные тарифы также могут иметь различную форму построения: дифференциальную, пропорциональную, аккордную.



ООО «ФОРА Логистика»

Дифференциальные тарифы устанавливаются таким образом, что тарифные ставки за единицу транспортной продукции изменяются в той или иной закономерности в зависимости от расстояния перевозки, чаще снижаются с увеличением расстояния перевозки (тарифы железнодорожного транспорта).

Пропорциональные тарифы устанавливаются в виде единых ставок за единицу транспортной продукции на всех расстояниях перевозки. В этом случае провозная плата за перевозку груза возрастает прямо пропорционально расстоянию перевозки (тарифы автомобильного транспорта).

Аккордные тарифы устанавливаются в виде фиксированных ставок за перевозку грузов в конкретных корреспонденциях или за определенное расстояние перевозки (водный, авиационный транспорт).

На разных видах транспорта используются разные виды тарифов:

На *автомобильном транспорте* действуют следующие виды тарифов:

- 1) договорные тарифы (за всю перевозку, широко используется в междугородном и международном сообщениях, например, при перевозках автобусом);
- 2) сдельные (за объем выполненной транспортной работы, или количество: объем или вес перевезенного груза);
- 3) повременные (широко используется во внутригородском сообщении, за «аренду» грузовых автомобилей);
- 4) покилометровый (во внутриобластном сообщении, а так же для доставки товаров на значительные расстояния в пределах одного населенного пункта);
- 5) комбинированные (тариф начисляется и за используемое время, и за километраж, что позволяет более гибко учитывать стоимость простоя транспортных средств);
- 6) за перегон (подачу) порожнего подвижного состава (обычно за каждый километр, но ставка ниже, чем при перевозке груза);
- 7) за тонно-км, или тонно-часы, или авто-часы.

Тарифы на перевозку грузов поездными отправками устанавливаются по группам автомобилей (автопоездов) с определенной грузоподъемностью за один километр пробега с грузом. Одновременно может предусматриваться плата за простой автомобиля у клиента.

Тарифы за временное пользование автомобилями определяются за один час работы автомобиля и один километр пробега подвижного состава.

Тарифы за перевозку грузов в автомобильных контейнерах рассчитываются с учетом грузоподъемности контейнера (1,25т, 3т, 5т, 20т) за один километр пробега с грузом. Дополнительная плата взимается за задержку контейнера сверх восьми часов.



Для определения тарифа на необходимую предприятию единицу измерения рассчитанные затраты делятся на соответствующий объем транспортной работы.

При применении *сдельной системы оплаты за перевозку грузов автомобильным транспортом* тарифы рассчитываются на установленный перевозчиком показатель измерения транспортной работы.

При применении *повременной системы оплаты за перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом (заказные перевозки)* тарифы рассчитываются на две единицы измерения транспортной работы: на 1 час использования и 1 км пробега подвижного состава. При обслуживании заказчика со сложившимися пробегами за время обслуживания допускается использовать тарифы, рассчитанные на один автомобиледень (смену) или один автомобилечас нахождения автомобиля у заказчика.

Рассчитанные тарифы утверждаются руководителем автотранспортного предприятия (индивидуальным предпринимателем), помещаются в рекомендованную форму прейскуранта согласно приложению 1 и хранятся на бумажных носителях. Оказание услуг на территории Республики Беларусь всем заказчикам независимо от формы собственности осуществляется по утвержденным перевозчиком тарифам.

В зависимости от вида отправок **тарифы железнодорожного транспорта** подразделяются на повагонные, контейнерные, мелкие и малотоннажные отправки. Различия в этих тарифах определяются разной себестоимостью перевозок.

Самые низкие из перечисленных – повагонные тарифы. Они устанавливаются в расчете за вагон, с учетом его грузоподъемности и независимо от степени загруженности по видам груза.

Контейнерные тарифы применяются на те виды грузов, которые необходимо перевозить в контейнерах, цистернах (наливные грузы), и зависят от грузоподъемности контейнеров.

Тарифы на мелкие отправки используются при перевозке грузов мелкими партиями и зависят от массы партии.

Размеры тарифных ставок устанавливаются сравнительно низкими на перевозку продукции, при погрузке которой обеспечивается лучшее использование вагонов по грузоподъемности и вместимости (уголь, строительные материалы), и более высокие при худшем их использовании (машины, оборудование, животные).



На *морском транспорте* тарифы бывают:

- 1) линейными (на морских линиях, дифференцируются в зависимости от вида груза, его количества, мест отправления и назначения);
- 2) трамповыми (или фрахт).



На *речном транспорте* тарифы устанавливаются речными пароходствами. Основными видами перевозок на речном транспорте являются перевозки сухогрузов и наливных грузов, а также буксировка леса в плотках.



Тарифы *воздушного транспорта* построены достаточно просто – за 1 т/км независимо от типа самолета, скорости и рода груза.



Как на воздушном, так и на речном транспорте применяются сборы за дополнительные операции (взвешивание, хранение, экспедиционные операции, перегрузка и др.).

Помимо классификации типов тарифов по видам транспорта, они различаются по видам самого груза. Выделяют три формы построения тарифов, в зависимости от типа груза:

- 1) **классная система**, в которой все грузы разделены на 4 класса, по степени использования статической грузоподъемности. Для установления тарифа конкретному грузу используется специальная таблица, в которой напротив наименования каждого груза указан класс, а для каждого класса заранее известна величина тарифа;
- 2) **постатейная система**, в которой каждой товарной позиции назначена определённая величина тарифа. Удобство использования такой системы заключается в том, что она уже учитывает особые, специфические свойства грузов (например, характер опасности);
- 3) **смешанная система**, когда для отдельных грузов используется постатейная тарификация, а для других – классная. Использование смешанной системы тарификации позволяет существенно снизить трудозатраты, как на составление тарифной таблицы, так и на проведение расчетов для каждого груза.

Среди всех грузовых тарифов наибольшей степенью свободы и гибкости отличаются тарифы на автомобильные перевозки. Именно на этом рынке наряду с государственными появились и успешно работают достаточно много средних и мелких предприятий различных форм собственности, занимающиеся перевозками. На остальных видах транспорта, где господствует государственная форма собственности, тарифная политика полностью находится под государственным контролем.



3. Особенности формирования затрат на транспорте

Себестоимость перевозок характеризует предельный размер эксплуатационных расходов, т.е. расходов, непосредственно связанных с перевозочным процессом, приходящихся на единицу перевозок. При этом имеет значение характер перевозимых грузов. Основные факторы, определяющие различие в себестоимости перевозки различных грузов, можно подразделить на две группы.

К первой группе относятся факторы, связанные со свойствами самого груза, географией и условиями его производства и потребления, степенью его подготовленности к перемещению: соотношение массы и объема груза, количество груза, одновременно предъявляемое к перевозке в один адрес, форма и габаритные размеры грузовых мест, расстояние перевозки, потребность в специальном обслуживании (сопровождение грузов, обслуживание перевозок скоропортящихся грузов, животных).

Вторая группа факторов обусловлена характеристиками транспортных средств, применяемых для перевозки грузов. К ним относятся грузоподъемность и вместимость транспортных средств, затраты на ремонт подвижного состава, срок его службы и т.д.

Особенностью формирования затрат на транспорте с учетом технологии перевозочного процесса является деление издержек по двум стадиям: по начально-конечным и движеническим операциям.

Начально-конечные операции предполагают расходы на содержание подвижного состава во время стоянки, подготовку его к погрузке и выгрузке, маневровым работам и т.п. Эти затраты не связаны с дальностью перевозки и зависят только от объема груза.

Движенческие операции определяют расходы по перемещению грузов: топливо, содержание путей сообщения, энергетического хозяйства, связи, сигнализации, подвижного состава в пути следования и т.д. Эти расходы непосредственно зависят от дальности перевозки.

При определении транспортных затрат перевозок на различное расстояние можно использовать следующую зависимость:

$$Z = a + b d,$$

где Z – затраты по перевозке на расстояние d , руб.;

a – затраты на начально-конечные операции в расчете на 1 т груза, руб.;

b – затраты по передвижению в расчете на 1 т/км, руб.;

d – дальность перевозки, км.

Из приведенной зависимости можно рассчитать себестоимость 1 т/км перевозок ($C_{1 \text{ т/км}}$):

$$C_{1 \text{ т/км}} = a/d + b$$

Себестоимость транспортировки 1 т/км груза зависит от дальности перевозки: чем больше дальность, тем меньше себестоимость.

Группировка транспортных расходов по экономическому содержанию, когда в одну группу объединяются затраты на однородные потребляемые в процессе производства ресурсы, отличная от других отраслей производства. Это во многом связано с относительно более высокой трудоемкостью и фондоёмкостью транспортных услуг.

Также можно рассчитать прибыль в транспортных тарифах.

Плановая прибыль (Π) определяется по формуле:

$$\Pi = S \times R / 100,$$

где R – рентабельность перевозок, %; S – себестоимость

Доход (D_{Π}) от перевозок определяется как сумма себестоимости, прибыли и налогов, сборов и отчислений, уплачиваемых из выручки ($N_{\text{сс}}$), по формуле:

$$D_{\Pi} = S + \Pi + N_{\text{сс}},$$

где S – себестоимость; Π – плановая прибыль

Доход с учетом налога на добавленную стоимость (НДС) определяется по формуле:

$$D = D_{\Pi} \times 100 + N_{\text{дс}} / 100,$$

где $N_{\text{дс}}$ – ставка налога на добавленную стоимость, %.



Общие условия перевозки определяются Гражданским Кодексом Республики Беларусь, транспортными уставами и кодексами, иными актами законодательства и издаваемыми в соответствии с ними актами республиканских органов государственного управления.