

ТЕМА:

Транспортные тарифы

План лекции:

- 1) Структура и состав затрат на перевозку грузов. Логистические принципы и механизмы формирования тарифов.**
- 2) Роль тарифов в управлении перевозками грузов.**
- 3) Тарифы, сборы и фрахт на железнодорожном, воздушном, морском и речном видах транспорта.**
- 4) Методика экономической оценки себестоимости перевозок**

Цена, которую платит покупатель транспортной услуги, самым прямым образом связана с затратами на ее производство. Затраты на различные транспортные услуги формируются по-разному, поэтому важно владеть знаниями о процессе их формирования, чтобы в конкретных условиях выбрать наиболее подходящую услугу.

Переменные и фиксированные затраты

Процесс оказания транспортных услуг связан с возникновением различных затрат - на приобретение горючего, техническое обслуживание, заработную плату, дорожные налоги, содержание или аренду перевалочных терминалов, административные издержки и т.п. Так же, как и в других отраслях народного хозяйства, затраты в транспортной отрасли можно разделить на переменные, т.е. зависящие от объема услуги, дальности расстояния, количества перевозимых товаров и т.д., и фиксированные, т.е. не меняющиеся в зависимости от объема предоставленных услуг.

Разумеется, с течением времени все затраты в той или иной степени меняются, но в данном разделе рассматривается формирование затрат в сравнительно недолгий период.



Переменные и фиксированные затраты

К фиксированным затратам обычно относят затраты на содержание инфраструктуры (рельсовые пути, автодороги, мосты, эстакады, перевалочные терминалы), содержание транспортного парка, а также административные расходы перевозчика (электроэнергия, отопление, аренда помещений). В свою очередь переменные затраты характеризуются такими позициями, как расходы на горючее, зарплаты работников (если они привязаны к объему работы), обработка отправлений, погрузочно-разгрузочные работы. Такое разделение затрат, разумеется, не совсем точно, так как существуют различия и между видами перевозок, и между предприятиями, конкурирующими в одном секторе перевозок.

Следует отметить, что все затраты в какой-то мере можно отнести и к фиксированным, и к переменным, поэтому их включение в ту или иную группу относительно и главным образом необходимо только ради удобства, чтобы было проще планировать работу предприятия, а также точнее определять расценки на услуги.

Важным фактором, который определяет цену транспортной услуги на каком-либо направлении, являются т.н. обратные грузы. В мировой практике мы найдем не много таких перевозчиков, которым удастся идеально сбалансировать объемы перевозимых грузов в обоих направлениях.

Направления перевозки подразделяют на основное и обратное. Основным считается направление перевозки, на котором перевозится больший объем груза, а противоположное направление - обратным. Существуют различные способы распределения общих затрат на оба направления перевозки: затраты пропорционально делятся в обоих направлениях. В этом случае затраты на перевозку одной единицы товара в обратном направлении будут заметно выше, чем на основном; доля перевозки в обратном направлении определяется как дополнительная услуга к основному направлению, и большая часть затрат (или даже все) привязывается к основному направлению. В данном случае расценки на основном направлении в несколько раз выше расценок на обратном направлении, что способствует ограничению объема грузов, перевозимых на основном направлении и стимулирует объемы на обратном. В более длительный период объем грузов, перевозимых на обратном направлении, может достичь или даже превысить объем товаров, перевозимых на основном направлении, что означает необходимость пересмотра привязки затрат и внесение соответствующих изменений в расценки на направлениях.

Характеристика затрат по видам транспорта

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Для железнодорожных перевозок характерен высокий удельный вес фиксированных затрат и сравнительно низкие переменные затраты. Для погрузочно-разгрузочных операций при железнодорожных перевозках необходимы дорогие с точки зрения затрат терминалы. Еще больше долю фиксированных затрат увеличивает содержание рельсовых путей и иной инфраструктуры, а также административные издержки предприятий.

Переменные затраты в железнодорожных перевозках связаны главным образом с такими позициями, как зарплаты обслуживающего персонала (напр., грузчиков), приобретение горючего, смазочных масел, а также издержками по содержанию и ремонту подвижного состава. Исходя из того, что в секторе железнодорожных перевозок высоки фиксированные и сравнительно низки (примерно $1/3$) переменные затраты, большое значение в этом виде транспортировки имеет именно объем груза. Разделив общие фиксированные затраты на общий объем груза, мы увидим, что затраты на одну единицу груза заметно снижаются.



АВТОПЕРЕВОЗКИ

Отрасль автоперевозок по распределению затрат резко отличается от железнодорожных перевозок. Фиксированные затраты в автоперевозках - самые низкие среди всех видов транспорта, поскольку у предприятий не возникает затрат на содержание дорог, а автотягач вместе с трейлером - сравнительно небольшая единица транспорта. Погрузочно-разгрузочные операции на терминалах для автотранспорта также не требуют дорогого оборудования и инфраструктуры. В то же время переменные затраты в автотранспорте составляют очень значительную долю, и главные из них - горючее и включаемые в цену налоги на различные цели содержания инфраструктуры, платные дороги, пошлины, рассчитываемые по весу груза, а также зарплаты водителей.

Общие затраты при выполнении автоперевозок подразделяются на две большие группы: **расходы на услуги терминала и на саму перевозку**. Затраты на обслуживание на терминале складываются из расходов на сбор/доставку груза, обработку и разгрузочно-погрузочные операции, и в среднем составляют 15-25% общих затрат в автоперевозках. Затраты на обслуживание на терминале значительны при транспортировке малых и небольших грузов при расчете на одну единицу груза.

Затраты на перевозку, напротив, составляют 55-70% общих затрат в автотранспорте. Эти затраты в расчете на одну единицу груза не в такой мере зависят от расстояния перевозки или размера груза.

Общие затраты на одну единицу груза в автоперевозках уменьшаются вместе с увеличением объема груза, поскольку, как и в случае с железнодорожным транспортом, фиксированные затраты распределяются на больший объем. Однако кривая снижения затрат не так резка, как в предыдущем случае.



ВОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Предприятия, занимающиеся перевозками по водным путям, самые крупные средства вкладывают главным образом в приобретение и содержание транспортных средств - судов, паромов и барж. Использование самого водного пути для перевозчика обычно почти ничего не стоит, но большие фиксированные затраты связаны с использованием терминалов. Под этими затратами понимаются различные портовые пошлины, а также расходы, связанные с погрузочно-разгрузочными работами, которые обычно требуют длительного времени. Высокие затраты на услуги терминалов являются самым значительным препятствием в транспортировке по воде различных грузов. В то же время затраты на перевозку водными путями товаров, которые можно погрузить-выгрузить, используя мощное погрузочное оборудование (древесина, контейнерные грузы и др.), в расчете на одну единицу сравнительно невелики. Высокие затраты на услуги терминалов в большой мере компенсируются низкими переменными затратами, которые зависят от дальности перевозки. Сравнительно длительное время транспортировки по воде обуславливает минимальные переменные затраты, к тому же удельный вес этих затрат на одну единицу груза сокращается с увеличением дальности перевозки. Поэтому водный транспорт является одним из самых дешевых видов транспортировки больших объемов грузов на дальние расстояния.



ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Для воздушных перевозок характерна структура затрат, схожая с затратами в водном и автомобильном транспорте. Терминалы и воздушные пути обычно не являются собственностью авиакомпаний. Услуги терминалов «покупаются» как аэропортовые пошлины, аренда площадей для хранения и т.д.. К этим затратам относятся и все операции, которые осуществляются с товарами на земле - доставка, сбор, обработка и т.д. Аренда транспортных средств или амортизационные расходы также составляют определенную часть фиксированных затрат.

Так как наибольшую долю переменных затрат в авиатранспорте составляют расходы, связанные со взлетом и посадкой самолета, то их удельный вес на одну единицу груза заметно снижается с увеличением дальности перевозки и не в столь большой мере зависит от увеличения объема груза.



ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Для трубопроводного транспорта характерна такая же структура затрат, как и для железнодорожного. Нефтегазовые предприятия, в собственности которых находятся трубопроводы, насосные станции и терминалы, сталкиваются с высокими фиксированными затратами (самыми высокими среди всех видов транспортировки). Для обеспечения необходимого уровня конкурентоспособности объемы транспортировки по трубопроводами должны быть достаточно большими, чтобы снизить удельный вес затрат на одну единицу груза. Переменные затраты в трубопроводном транспорте главным образом связаны с энергопотреблением для обеспечения перекачки продуктов по трубопроводам, а также обеспечением работы насосных станций. Снижение переменных затрат достигается за счет использования более эффективных труб большого диаметра. Важным фактором, который нужно принимать во внимание при расчете затрат на трубопроводную транспортировку, является соотношение между скоростью прокачки и диаметром трубы.

Механизм формирования тарифов

Грузовые тарифы являются составной частью системы цен и возмещают затраты на транспортировку продукции для обеспечения расширенного воспроизводства на транспорте. Таким образом, размер средней тарифной ставки определяется из соотношения

$$T = C + П,$$

где C — себестоимость перевозок; $П$ — прибыль перевозчика.

При определении тарифов необходимо учитывать снижение себестоимости с увеличением расстояния перевозок. Этому принципу соответствует дифференцированная система построения тарифов.

В этом случае покилометровая ставка тарифа экспоненциально снижается с увеличением расстояния перевозки груза. Обычно снижение ставки ограничивают рациональной дальностью перевозки. Сверх этого расстояния значение ставки остается постоянным или даже увеличивается. Это позволяет перевозчику компенсировать повышение затрат, связанных с нерациональным использованием ПС. Система постоянных ставок не учитывает изменение тарифа с увеличением расстояния перевозки груза. В этом случае могут учитываться другие факторы (тип ПС, срочность перевозки и т.п.). Аккордная система предусматривает фиксированную оплату за перевозки.

В настоящее время на услуги грузового АТ установлены свободные цены. Их уровень определяется конкурентной средой и фактическими затратами перевозчика. Для удобства выполнения расчетов с клиентами АТО разрабатывает собственную тарифную систему, которая зависит от специфики работы организации, конкретных условий доставки грузов, объемов перевозки и т. п.

На АТ наибольшее распространение получили повременные, покилометровые и сдельные тарифы.

Повременные тарифы используются при предоставлении клиенту ПС на определенное время, когда невозможно или нерационально определять количественные характеристики перевозок. Ставка тарифа рассчитывается на один час, зависит от типа ПС и может учитывать пробег, выполненный ПС за время использования. Также обычно для компенсации повышенных накладных расходов при незначительном времени использования ПС устанавливается минимальная плата за предоставление АТС.

Покилометровые тарифы предусматривают оплату в зависимости от модели и типа ПС исходя из величины пробега. Обычно эта схема тарифов используется при выполнении междугородных и международных перевозок или при перемещении самих АТС (перегон, подача и возврат, порожний пробег по объективным причинам и т.п.).

Сдельные тарифы целесообразно использовать в тех случаях, когда имеется возможность точного учета объема перевозимого груза, так как в этом случае создается объективная необходимость в повышении производительности АТС и снижении затрат, что позволяет получить коммерческую выгоду при выполнении перевозок. Ставка сдельного тарифа зависит от расстояния перевозки груза, размера отправки и класса груза.

Транспортными тарифами называется система провозных плат и дополнительных сборов за различные операции, выполняемые в процессе перевозки, а также правила их применения и исчисления, утверждаемые в установленном порядке и обязательные для лиц и организаций, пользующихся транспортом и для транспортных операций. Тарифы заранее устанавливаются и объявляются для всеобщего сведения и применяются ко всем отправителям, получателям и перевозчикам грузов.

ПРЕЙСКУРАНТ № 10-01

ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ
И УСЛУГИ ИНФРАСТРУКТУРЫ,
ВЫПОЛНЯЕМЫЕ РОССИЙСКИМИ
ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ

ТАРИФНОЕ РУКОВОДСТВО № 1

ЧАСТЬ 1

(Правила применения тарифов)

Роль транспортных тарифов и их задачи.

Транспортные тарифы играют большую роль в общей тарифной системе страны. Определяя размер провозной платы, а следовательно и долю транспортных издержек в отпускных ценах на средства производства и предметы потребления, они непосредственно влияют на образование цен и распределение доходов между различными отраслями народного хозяйства.

Тарифы должны:

- способствовать росту производства в стране;
- способствовать экономически целесообразному размещению по территории страны предприятий промышленности с учетом сокращения транспортных издержек;
- способствовать рациональному распределению перевозок между различными видами транспорта и использованию каждого из них в сфере наибольшей экономической эффективности;
- стимулировать наиболее эффективное использование транспортных средств, т.е. лучшее использование их грузоподъемности;
- обеспечить привлечение грузов на транспорт

По видам отправок:

- для судовой отправки
- для сборной отправки (Сборной считается отправка массой более 20 т, но недостаточная для полной загрузки судна, а также партия, включающая различные наименования груза, оформление разными накладными, а также партия, следующая из одного пункта отправления в несколько пунктов назначения.)
- для мелкой отправки (Мелкой считается отправка массой до 20 т.)

По сфере применения:

основные тарифы – наиболее распространены, применяются на основных магистральных путях;

местные тарифы – применяются при перевозках в пределах крупных водных узлов;

исключительные тарифы – устанавливают для некоторых грузов или отдельных участков пути и направлений перевозок, для отдельных периодов навигации, когда по эксплуатационным условиям применение основных тарифов экономически не целесообразно, а также в целях стимулирования загрузки порожних направлений или приведение основных тарифов в соответствии с тарифами других видов транспорта. Исключительные тарифы могут быть пониженными (льготными) и повышенными;

договорные тарифы – действует только между двумя сторонами, заключившими договор.

По периодам навигации:

В этом случае тарифы дифференцируются только при буксировке плотов. В осенне-зимний период, когда условия буксировки усложняются (штормовые погоды, туманы и т.д.), тарифы повышаются в 1,5 – 2 раза.

Фрахт - это термин из морского права, обозначающий обусловленную законом или договором плату за транспортировку груза, которая должна быть уплачена перевозчику фрахтователем или отправителем груза.

Кроме того, **морской фрахт** может означать непосредственно саму перевозку груза с помощью зафрахтованного судна либо контракт на грузоперевозку, который регламентирует размеры платы и обязанности перевозчика, а также включает описание перевозимого груза.



Расчет фрахта не является простым произведением цены единицы на количество. Его величина зависит от значительного количества факторов:

Маршрут перевозки (сюда входит расстояние, направление, сложность маршрута, возможная опасность в пути от непогоды, пиратских набегов или нестабильной политической ситуации)

Особенности груза – вес, объем, нестандартные габариты, способ затаривания, сложность погрузки и выгрузки, стоимость груза, опасные свойства груза (возгорание, взрывная или химическая опасность) или его склонность к потере своих качеств, например скоропортящаяся или хрупкая продукция.

Тоннаж и другие качества самого судна

Регулярность перевозок или единичность заказа

Наличие и стоимость **таможенных сборов** при пересечении границ и портовых сборов

Стоимость топлива

Стоимость **страхования груза**, судна, команды и т.д.

Сезонные колебания цен

Соотношение между уровнем спроса и предложения

Стоимость фрахта **рассчитывается на каждый заказ отдельно** или на группу однотипных заказов и в большинстве случаев определяется в результате соглашения сторон.

В объем услуг, подпадающих под определение фрахта, входит не только сам процесс перевозки, но и:

Составление морского коносамента, основного оборотного документа, подтверждающего погрузку товара на судно, и тем самым его фактический экспорт.

Обеспечение контейнеров и других способов упаковки груза в момент загрузки

Организация погрузки в ходе приема и разгрузки в конце маршрута.