Транспортные тарифы и факторы, влияющие на их размер.

Расчеты за услуги, оказываемые транспортными организациями, осуществляются с помощью транспортных тарифов.

Тарифы включают в себя:

1. платы, взыскиваемые за перевозку грузов
2. сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов
3. 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

Факторы, от которых зависит размер платы при перевозке грузов по железной дороге:

1. Вид отправки. Отправкой называется партия груза, предъявляемая к перевозке по отдельной накладной. По железной дороге грузы перевозят следующими отправками:

- повагонная отправка - требует для перевозки предоставления отдельного вагона
- контейнерная – перевозка грузов в контейнерах (3, 5, 10 и 20 тонн)
- мелкая отправка – ограничена по массе до 10 тонн и по объему до 1/3 вместимости вагона
- малотоннажная отправка – партия груза массой от 10 до 20 тонн и объемом до полувагона
- потонная – применяется к наливным грузам в цистернах и бункерных полувагонах (провозная плата взыскивается за действительную массу груза, который указан в накладной)
- групповая отправка – отправка группы вагонов по одной накладной

Факторы, от которых зависит размер платы при перевозке грузов по железной дороге:

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

3. Расстояние перевозки. Провозная плата взимается за расстояние, на которое перевозится груз.

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

5. Принадлежность вагона, платформы или контейнера. Они могут принадлежать железной дороге или быть собственностью грузоотправителя.

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

На железнодорожном транспорте тарифы классифицируют следующим образом:

- общие – для основной массы грузов
- исключительные – для одного или нескольких грузов на определенное расстояние или между определенными пунктами, а также в некоторые периоды времени. Цель исключительных тарифов заключается в стимулировании использования местного сырья и топлива, а также в ограничении перевозки грузов на короткие расстояния, которые выгоднее передать на автотранспорт.
- льготные – для перевозки грузов, предназначенных для конкретных целей и принадлежащих определенным предприятиям. Они представлены в виде процентных скидок с общего тарифа.
- местные – применяются в местном сообщении, т.е. в пределах одной дороги

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

- сдельные тарифы на перевозку грузов
- тарифы на перевозку грузов на условиях платных автотонно-часов
- тарифы за повременное пользование грузовым автомобилем
- тарифы из покилометрового расчета
- тарифы за перегон подвижного состава
- договорные тарифы

На размер тарифной платы оказывают влияние следующие факторы:

1. расстояние перевозки
2. масса груза
3. грузоподъемность автомобиля
4. коэффициент, характеризующий степень использования грузоподъемности автомобиля.

Коэффициент использования грузоподъемности	Средний коэффициент использования грузоподъемности	Класс груза
0,91 и более	1,00	1
0,9 – 0,71	0,80	2
0,7 – 0,51	0,60	3
0,5 – 0,40	0,45	4

На размер тарифной платы оказывают влияние следующие факторы:

5. общий пробег
6. время использования автомобиля
7. тип автомобиля
8. район, в котором осуществляется перевозка

Каждый из тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом учитывает не всю совокупность факторов, а лишь некоторые из них, наиболее существенные в условиях конкретной перевозки.

На **водном транспорте** тарифы устанавливаются самостоятельно транспортными организациями, т.е. пароходствами.

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.

Классификация грузовых тарифов на речном транспорте

По сфере применения	Общие	Исключительные	Специальные	Местные
По виду перевозок	Сухогрузы	Нефтяные грузы в судах наливом	Буксировка леса в плота	Буксировка судов и других плывучих объектов
По размеру отправки (партии) груза	Судовая	Сборная	Мелкая	Контейнерная
По виду сообщений	В водном (внутреннем): по магистральным путям; по малым рекам перевозка гравийно-песчаной смеси, песка и ракушки по магистральным путям и малым рекам на короткие расстояния до 320 км		В прямом водном сообщении по речным и морским путям	В смешанном (железнодорожно-водном) сообщении
По внутреннему строению	Однообразный — характеризуется единой неизменной ставкой за 1 т · км		Дифференциальный — характеризуется изменением ставки за 1 т · км	
По внешнему виду	Табличный		Схемный	

На **морском транспорте** цена транспортировки груза может быть выражена двумя формами – тарифом м фрахтом.

Тариф – заранее установленная провозная плата, опубликованная для всеобщего сведения.

Система грузовых тарифов морского транспорта по построению имеет много общего с системой речных тарифов. Так, в зависимости от сферы применения тарифы морского транспорта делятся на основные, исключительные, специальные и местные.

Основные тарифы применяются на всех перевозках, не попадающих под действие других тарифов. Исключительные – ограничиваются некоторыми грузами, временем, определенными участками пути или районами плавания. Местные тарифы используются в пределах особого района.

Фрахт – представляет собой провозную плату, устанавливаемую в каждом случае между судовладельцами и грузоотправителями.

Действующие на морском транспорте грузовые тарифы основаны на двухставочной системе: одна ставка предназначена для возмещения расходов по движенческой операции (взимается за тонномилю), другая – стояночная – для возмещения расходов по стояночной операции (взимается за 1 тонну).

Движенческие ставки установлены на перевозку грузов в зависимости от класса. Распределение грузов по 14 классам сформировано исходя из погрузочного объема ($м^3$), занимаемого 1 тонной груза.

Распределение грузов по классам на морском транспорте

Удельный погрузочный объем груза, $м^3/т$	Класс	Удельный погрузочный объем груза, $м^3/т$	Класс
До 1,5	XIV	4,51—5,5	VII
1,51—1,7	XIII	5,51—7,5	VI
1,71—2,0	XII	7,51—9,5	V
2,01—2,5	XI	9,51—11,0	IV
2,51—3,0	X	11,01—13,0	III
3,01—3,5	IX	13,01—15,0	II
3,51—4,5	VIII	1501 и более	I

Исходя из того, что грузы 1 класса занимают наибольший объем погрузочного помещения, для них установлены самые высокие ставки, а по грузам 14 класса – самые низкие ставки. Общие стояночные ставки установлены для грузов каждой группы по каждому порту в отдельности, исходя из индивидуальных затрат по выполнению грузовых работ.

Тарифы на воздушную перевозку также определяются авиакомпаниями самостоятельно.

В мировой практике, в том числе и Российской, ценообразование на транспортные услуги по перевозке грузов базируется, как правило, на трех основных принципах:

1. установление тарифа на базе себестоимости перевозок грузов и нормы прибыли
2. установление тарифа исходя из стоимости перевозимых грузов
3. установление тарифа путем комбинированного использования первых двух принципов – тариф устанавливается в диапазоне тарифа, исчисленного на базе себестоимости (минимальное значение) или на основе стоимости перевозки грузов (максимальное значение).

Данный подход наиболее практичен, применяется чаще первых двух и в логистических системах называется «Тариф для любых грузов». Применение данного тарифа упрощает процедуру расчета, снижает транспортные издержки и общие логистические затраты.