

ст. пр. Селезнёва Н.А., студентка Гармаш Е.Г.

АДИ ГВУЗ «ДонНТУ»

Особенности формирования тарифов на грузовые автомобильные перевозки

Тарифообразование при осуществлении всех видов перевозок играет важную роль. Исходя из того, что с точки зрения перевозчика тарифы призваны, прежде всего, обеспечить покрытие транспортных издержек и доставить максимальную прибыль с учетом действующего налогового законодательства, а со стороны заказчика – обеспечивать минимальные транспортные расходы, значение которых существенно образом сказывается на стоимости реализации товара конечному потребителю, поэтому при определении тарифной политики важно учитывать обоюдные интересы вышеуказанных сторон. Несмотря на то, что изучению факторов, влияющих на формирование тарифов на различных видах транспорта, посвящено много работ как зарубежных так и отечественных специалистов в данной области, однако при современных условиях хозяйствования данный вопрос является актуальным и требуют дальнейшего рассмотрения.

Многие автотранспортные организации (АТО) при формировании тарифов ориентируются на положения Прейскуранта № 13-01-01 «Единые тарифы на перевозку грузов автомобильным транспортом», однако в современных условиях хозяйствования он является малоактуальным. Сейчас каждая АТО для своего эффективного функционирования и развития должна разрабатывать свои прејскуранты тарифов, опираясь на системно-методическую базу вышеуказанного документа. АТО должно формировать тарифы на перевозку так, чтобы одна часть тарифа полностью покрывала понесенные затраты АТО, а другая – обеспечивала его расширенное воспроизводство [3].

Поэтому при разработке тарифной политики АТО следует взвешенно подходить к тарифообразованию и методам установления тарифов на

конкретные АТО. Самостоятельность разработки и реализации тарифной политики даст возможность субъектам хозяйствования гибко и оперативно реагировать на возмущающие воздействия как внутренней так и внешней среды организации, что позволит на основе разработанных моделей тарифообразования с максимальной эффективностью осуществлять экономическое маневрирование ресурсами с учетом складывающейся конъюнктуры.

Как показала практика, один из существенный факторов, влияющий на выбор перевозчика, является стоимость перевозки. Борьба за клиентов, неизбежная в условиях конкуренции, также может вносить коррективы в транспортные тарифы. Например, железнодорожный транспорт испытывает сегодня серьезную конкуренцию автомобильного транспорта в области перевозок небольших партий грузов и так называемых мелких и малотоннажных отправок. Это оказывает сдерживающее влияние на рост соответствующих железнодорожных тарифов.

В основе тарифной политики лежит система тарифообразования, т.е процесс анализа, выбора метода определения, расчета и установления окончательного тарифа на автотранспортные услуги. Общий алгоритм тарифообразования представлен на рис. 1.

Системы тарифов на различных видах транспорта имеют свои особенности. 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 грузовыми автомобилями;
- тарифы из покилометрового расчета;
- тарифы за перегон подвижного состава;
- договорные тарифы.

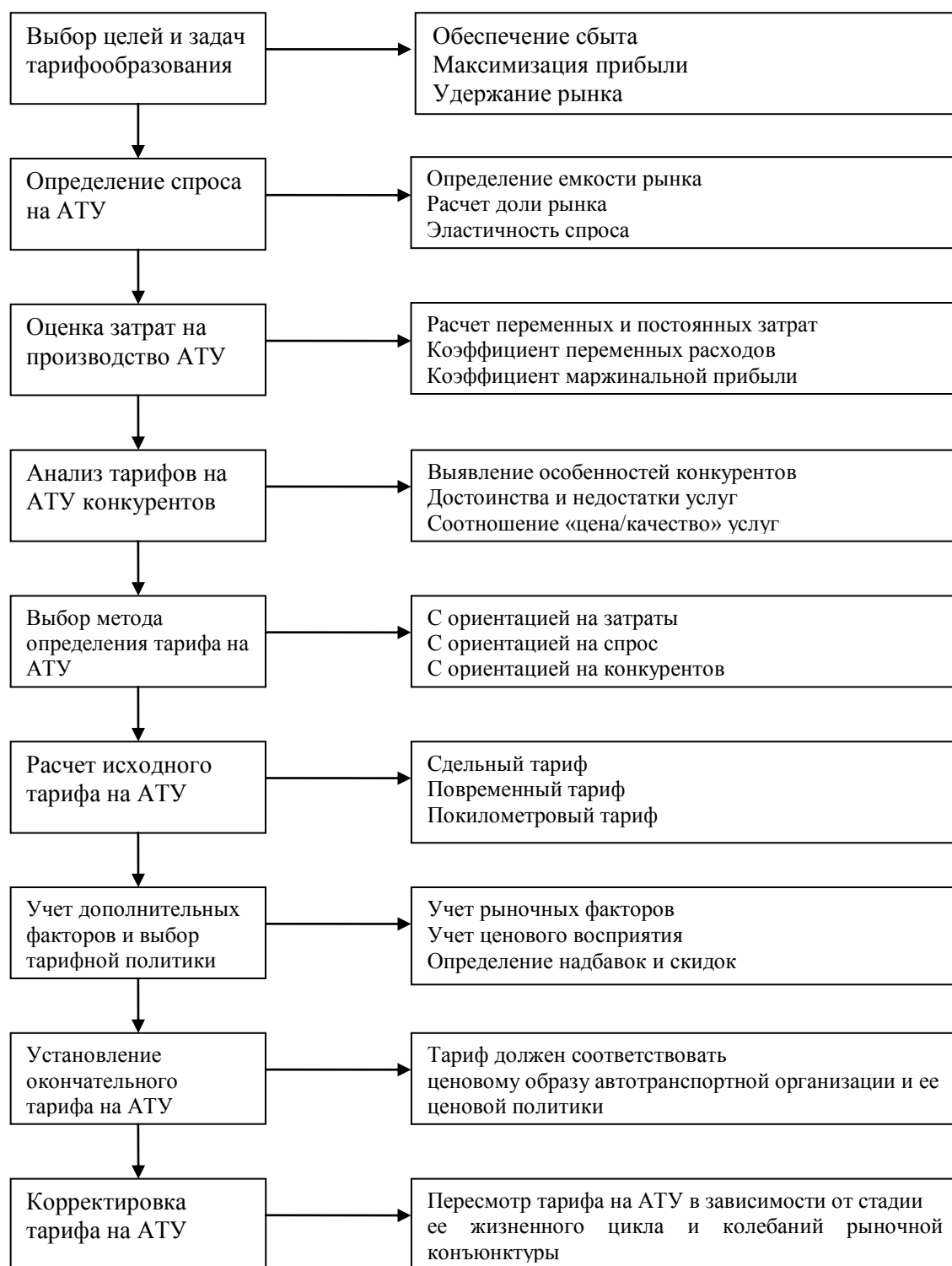


Рис. 1 Общий алгоритм тарифообразования на автотранспортные услуги (АТУ)

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, а при расчетах по тарифу за повременное пользование грузовыми автомобилями учитывают грузоподъемность автомобиля, время его использования и общий пробег.

На размер тарифной платы оказывают влияние следующие факторы:

- расстояние перевозки;
- масса груза;
- объемный вес груза;
- грузоподъемность автомобиля;
- общий пробег;
- время использования автомобиля;
- тип автомобиля;
- район, в котором осуществляется перевозка и др.

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.

Система транспортных тарифов, по которым осуществляются расчеты между грузоотправителями, грузополучателями и транспортно-логистическими посредниками, зависит от вида транспорта и способа перевозки. Уровень тарифов определяется из условия возмещения затрат на транспортировку и получения планируемой (нормативной) прибыли.

Существенные особенности имеются в количестве и способах оценки затрат при международных перевозках (смешанных, комбинированных, интермодальных и др.). Например, логистические составляющие издержек на международную транспортировку грузов включают расходы за подготовку продукции к отгрузке (проверка качества, количества, маркировки, упаковки и т.п.); погрузку-разгрузку внутри страны; хранение в пунктах перевалки грузов, терминалах, складах временного хранения; перевозку грузов до погранпереходов, портов или до транспортных средств, следующих за границу;

погрузку на транспортное средство (автомобиль, судно, вагон), в том числе в пункте перехода границы; перевозку международным транспортом; оплату за страхование и таможенное декларирование; выгрузку груза в пункте назначения; оплату таможенных пошлин, налогов и сборов; оплату по доставке груза на склад грузополучателя и др.

Таким образом, можно сделать вывод, что несмотря на четкое определение факторов, влияющих на размер тарифной платы и конкретное определение постоянных и переменных издержек, большинство грузовых предприятий автомобильного транспорта, устанавливая собственные договорные тарифы на перевозку и другие услуги исходя из себестоимости и планируемой прибыли (рентабельности). Многие предприятия транспорта строят тарифы по своим схемам, что особенно характерно для международных унимодальных и мультимодальных перевозок (типичным примером является установление цены за рейс автомобиля или автопоезда в международных перевозках). Исходя из того, что в зарубежных странах используются единые системы тарифов для различных видов транспорта (например, в странах ЕС), в основу построения которых заложена, как правило, дифференциация в зависимости от расстояния перевозки, вида (рода груза), объема отправки, что обеспечивает более равные условия работы для перевозчиков, поэтому и отечественным перевозчикам при формировании тарифной политики необходимо стремиться более комплексно учитывать интересы основных участников транспортного процесса.

Литература:

1. Гаджинский А.М. Практикум по логистике / Гаджинский А.М. – [2-е изд., перераб. и доп.] – М. : Маркетинг, 2001. – 180 с.
2. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе / Сергеев В.И. – М. : ИНФРА-М, 2001. – 608 с.
3. Денисова И.П. Цены и ценообразование: [учебное пособие] / И.П.Денисова. – М : Экспертное бюро, 1998. – 268 с.