

Тема 11 (2 години)

Транспортна складова зовнішньоторговельного контракту:

- визначення транспортних витрат при перевезеннях вантажів різними видами транспорту;
- розрахунок транспортної складової ціни товару;
- резерви зниження транспортних витрат

Определение размера транспортных издержек при перевозках сухогрузов трамповым тоннажем

Основную массу издержек составляют расходы на фрахтование и на затраты, связанные с погрузкой, выгрузкой грузов и на комиссионное вознаграждение брокера.

При расчете транспортной составляющей экспедитор пользуется следующими источниками:

Публикуются следующие данные или прогнозы по видам цен на перевозку грузов:

- **цены фактических фрахтовых сделок;**
- **котировки**, или «идеи фрахта», в том числе котировки
- Лондонской транспортной биржи, являющиеся зачастую лишь отправной точкой переговоров, с которой начинается процесс уторговывания цен при заключении фрахтовых сделок;
- **базисные цены перевозки**, для перевозки крупных партий массовых грузов на важнейших направлениях мировой торговли (нефть, руда, зерно и др.);
- **ориентировочные цены перевозки**, действующие внутри промышленно-торговых предприятий, а также по программам «помощи»;
- **статистические цены перевозки**, исчисляемые путем деления стоимости перевозки груза за определенный период на перевезенное количество грузов.

Поскольку морской транспорт обеспечивает перевозки более 80% объема международной торговли, основное влияние на процесс ценообразования на мировом транспортном рынке оказывают условия производства в морском судоходстве. Динамика конкретных рыночных цен находится в каждый момент под воздействием спроса и предложения, на которое в свою очередь влияет циклическое развитие производства и факторы внециклического характера — сезонность перевозки тех или иных грузов, всякого рода стихийные бедствия, социальные и военные конфликты и т.д.

За колебаниями конъюнктуры морского тоннажа, связанными с перевозками массовых грузов, следят железнодорожные, государственные и частные монополии, увеличивая железнодорожные тарифы в период высокой конъюнктуры и вводя временные скидки с этих тарифов при падении фрахтовых ставок морского тоннажа во избежание оттока грузов с железнодорожного транспорта на морской и речной или при общем снижении товарной массы по причине ее неконкурентоспособности на товарном рынке.

За базу расчета номинальных ставок для каждого конкретного направления принята сумма фрахта (базис 100%), которая обеспечивает заданный уровень рентабельности стандартного танкера при нормальных условиях его эксплуатации. В качестве стандартного принят танкер дедвейтом в 75 тыс.т, скоростью — в 14 узлов, с расходом топлива на ходу 35 т/сутки, на стоянке 5 т/сутки в круговом рейсе с полным грузом из порта погрузки в порт выгрузки и возвращением в балласте в исходный порт. Стояночное время за круговой рейс —

Таким образом, в танкерном чартере указывается не ставка, а ее уровень относительно тарифа шкалы WS. Это упрощает калькуляцию фрахта в каждом конкретном рейсе.

Шкала WS содержит также ставки демереджа для танкеров дедвейтом 8-400 тыс.т. Они также в ходе переговоров уторго-вываются в процентах от фиксированного тарифа, установленного для судна данного размера по шкале WS.

При транспортировке нефти и нефтепродуктов из портов Каспия и Волги применяются договорные потонные ставки за перевозку нефти и нефтепродуктов с отнесением на судовладельца расходов по выгрузке, с дифференциацией ставок как по портам погрузки, так и выгрузки в портах Балтийского, Северного, Черного и Средиземного морей. Имеют место случаи обращения фрахтователей и судовладельцев в ассоциацию «Интернейшнл Номинал Фрейт Скейл Ассошиейшн Лимитед», Лондон для консультаций в отношении размера ставок или для установления для этих перевозок специальных ставок фрахта и демереджа по шкале «WS» (для судов 6000 двт и менее). Сталийное время устанавливается в диапазоне 6-18 часов. Очень часто оплата перевозок производится на условиях «люмпсум».

Экспедитор — брокер фрахтователь разбирается сам в вопросах ценообразования на танкерном рынке, но всегда может получить консультацию «другой стороны» — известных ему брокеров «танкеристов» в ходе разработки принципалом — нефтяной компанией как краткосрочной, так и долгосрочной программы перевозок.

Определение размера транспортных издержек при перевозке генеральных грузов и контейнеров морским и речным линейным тоннажем

А. На регулярных линиях.

Если ставки фрахта на трамповый тоннаж подвержены значительным колебаниям и могут изменяться в течение весьма короткого периода времени, то ставки линейных тарифов в целом и особенно на перевозку генеральных грузов, отличаются известной устойчивостью. Исторически тарифная форма выражения цен на транспортные услуги была впервые принята во второй половине XIX века на железнодорожном транспорте, затем получила общее применение в линейном судоходстве, на речном, автомобильном и авиационном транспорте.

Создание и размер библиотеки тарифов, в том числе в форме специального компьютерного файла, наличие кадров тарифоведов, поддерживающих их действительность по состоянию на каждый день, составляют важный элемент престижности торговой и экспедиторской фирмы. Каждый транспортник, конструирующий логистическую цепочку доставки груза на определенном линейном направлении, обязан «знать правила расчета тарифных ставок», содержащиеся во «Введении» или в «Общих указаниях» к «Линейному тарифу» («Прейскуранту» и т.д.), т.е., как принято говорить, «уметь читать тариф».

Для этого мы остановимся на основной терминологии и некоторых правилах тарифного ценообразования.

1. Влияние монополизации капитала на морском транспорте проявляется прежде всего в том, что тарифы фрахтовых конференций, являются в настоящее время основой формирования цены перевозки также и для некартелизированных транспортных предприятий. Подавляющее большинство «независимых перевозчиков», «аутсайдеров» используют конфе-ренциальные и другие монопольные тарифы (например, ставки контейнерных лизинговых компаний) в качестве базиса для установления своих тарифных ставок путем предоставления с этих тарифов скидок в больших или меньших размерах, а при достигнутом высоком качестве обслуживания или повышенной конъюнктуры рынка просто следуют в области политики цен за крупной монополией.

2. Обычно публикуют и открыто распространяют свои тарифы государственные предприятия и межгосударственные объединения транспорта общего пользования (транзитные тарифы, тарифы совместных линий, организованных на основе соглашений между государствами).

3. Важным элементом любого тарифа является тарифная (транспортная) единица измерения количества перевозимого генерального груза. Тарифной единицей называется масса груза, принятая для установления тарифной ставки: метрическая тонна (1000 кг) или английская тонна (1016.04 кг), «объемная или обмерная (measurement) тонна» (равная обычно 1 куб.м или 40 куб.футов), за перевозку которой взимается провозная плата (фрахт), выражаемая тарифной ставкой.

4. При разработке тарифов избегают, как правило, их построения на основе только «весовой» или только объемной тарифной единицы. Для грузов, объем одной тонны которых будет меньше 1 кбм (40 кбфт), применяется весовая единица и рядом с тарифной ставкой ставится символ «W» (weight), а для грузов, объем одной тонны которых будет больше 1 кбм (40 кбфт), применяется объемная единица — 1 кбм (40 кбфт) с символом «M» (measurement goods) против ставки.

5. По многим категориям грузов перевозчику представляется право выбора способа расчета провозной платы — по весу или по объему. При этом ставки на подобные грузы сопровождаются символом «W/M» или показываются вообще без символа. Такую тарифную единицу называют «фрахтовой тонной» (freight ton).

6. Другими понятиями для исчисления фрахта являются «фрахт по стоимости груза» (ad valorem freight), «фрахт за единицу товара» (unit freight), фрахт, начисленный по погонным метрам трюмного настила (или палубы), занятого погруженным в судно автопоездом или трейлером, фрахт за перевозку единицы транспортного средства (например, автопоезда длиной 18 м), контейнера (20, 40 футов).

7. В тарифных руководствах обычно содержатся правила измерения грузов. Например, места, не имеющие прямоугольной формы, включая бочки, барабаны или вообще имеющие неправильную геометрическую форму, рассматриваются как прямоугольные, т.е. как параллелепипеды, кубы и т.д. Это заставляет грузоотправителей обращать внимание на конфигурацию грузовых мест, не допускать ненужных выступов и пустот в упаковке.

8. Распределение грузов по тарифным группам и позициям для определения провозных платежей называется тарифной номенклатурой грузов.

9. Тарифные ставки могут быть или сгруппированы в классы (class rates) или представлены в виде единичных ставок для каждого груза (commodity rates) или могут быть комбинацией этих двух систем. Наиболее распространенной системой тарифов являются так называемые единичные тарифы, в которых против наименования груза указывается ставка.

10. Размер тарифной ставки должен покрыть постоянные эксплуатационные и переменные расходы, приходящиеся на единицу груза*, и содержать в тарифном руководстве надбавки к тарифным ставкам за транспортировку грузов, перевозимых на особых условиях (например, надбавка за тяжеловесность груза, за длинномерность груза); за превышение предусмотренного транспортной конвенцией размера материального возмещения перевозчиком утраты или повреждения груза; за перевозку груза с правом грузовладельца на выбор порта выгрузки (перевалки); за изменение грузовладельцем порта назначения или порта перевалки груза в ходе перевозки, за доставку груза назначением в факультативный или внешний для данного сообщения («аут порт») пункт назначения; за дальнейшую отправку груза из этого пункта, если тариф предусматривает перевозку груза в смешанном сообщении.

11. Факторы, оказывающие влияние на уровень тарифов, можно разделить на две группы.

Первая группа — факторы, которые непосредственно формируют покрытие эксплуатационных издержек и обеспечивают перевозчику среднюю прибыль.

Вторая группа факторов связана со спецификой спроса и предложения на транспортные услуги, с особенностями конкуренции и монополизации транспортных

услуг на географическом направлении. Эти факторы обеспечивают получение сверхприбыли.

К первой группе относятся следующие факторы:

— Влияние дальности перевозок на уровень тарифов. Анализ тарифов позволяет проследить тенденцию повышения тарифных ставок с увеличением дальности перевозок. Вместе с тем, перевозчики — члены конференции в целях избежания открытой внутренней конкуренции между собой могут договариваться о том, чтобы применять равные тарифные ставки при различных расстояниях перевозки. (Так, Австралийская конференция придерживалась принципа равенства ставок тарифа на рендже Порт-Саид — Осло, несмотря на разницу в расстоянии между начальной и конечной точкой рен-джа — 5274 мили).

— Значение для уровня тарифов количества обслуживаемых портов при движении по расписанию. Несмотря на то, что фрахт взимается за доставку груза из конкретного порта отправления в конкретный порт назначения с индивидуальным для каждого порта ставками стивидорных и других тарифов и сборов, почти каждое тарифное руководство оговаривает условие о том, что приведенная в нем ставка применяется для определения провозной платы за транспортировку из любого из перечисленных базисных портов отправления в любой из перечисленных в тарифе портов назначения, а сами ставки называются «базисными» (в тарифе японской конференции базисными являются — для неконтейнерного сообщения — все порты захода по расписанию в Японии и 25 портов в Европе). При перевозке груза из «небазисного» порта или в «небазисный» порт к базисной ставке прибавляются «надбавки» к тарифу за «небазисный» порт/порты (range additional). Конференция на основе внутренних решений находит способы компенсации тех своих членов, которые несут более высокие эксплуатационные издержки за работу на более длительных маршрутах с заходами в большее число портов чем другие члены, но придерживаются принципа равенства «базисных ставок» во избежание внутриконтинентальной конкуренции.

В том случае, когда судно следует в порт, где из-за скопления судов возможны простои в ожидании причала и начала грузовых операций, конференция может ввести временную надбавку к тарифной ставке за перегруженность порта (surcharge for congestion). Надбавка устанавливается либо в процентах к основной ставке, либо в виде дополнительного сбора за каждую единицу доставленного или отправленного груза.

В тарифном руководстве также оговаривается обязанность грузовладельца оплачивать (о чем отмечалось выше при рассмотрении понятия «линейные условия») налоги и фрахт, портовые и консульские сборы с груза или фрахта, а также сборы за проход каналов, если они оплачиваются судовладельцем, но согласно обычаям портов, каналов относятся на счет отправителя или получателя груза. Грузовладельцы несут и такие расходы по грузу как окурирование, фумигация, сортировка груза, починка и замена непрочной тары, если это является следствием вины отправителя и др.

— Загрузка в обратном направлении.

Незагруженность тоннажа в обратном направлении компенсируется применением повышенных ставок в прямом загруженном направлении или котировкой единой ставки за перевозку груза в контейнере, арендованном на круговой рейс. Имеет место прием груза линейным судном зачастую по ставкам ниже ставок фрахта на рынке трампового тоннажа в соответствии с оговоркой в тарифе о применении для определенной категории грузов «открытых», т.е. договорных ставок (open rates) или тарифов (tariffs for tare carriage) за перевозку порожней тары, контейнеров или «bottom cargoes» — грузов используемых взамен балласта для обеспечения надлежащей остойчивости судна.

Ко второй группе факторов, то есть обеспечивающих дополнительную доходность, относятся:

— Применение неофициальных скидок с тарифов (рефакций — discounts from the tariff) за предъявление крупных

Партий грузов в качестве стимула для развития экспорта или импорта, в целях общего увеличения грузопотока, проникновения товара на рынок и пр.

— Извлечение дифференциальной ренты по местоположению путем применения примерно одинаковых ставок на один и тот же груз на разных направлениях (равность тарифов за перевозку чая из Индии в Европу и в Америку, хлопч. бум. тканей и Индии в Европу, в США, в Канаду (в том числе в порты Атлантического и Тихоокеанского побережий), за доставку кофе в Европу и в США из Индии, Танзании, Нигерии, Матайзии).

Основой построения большинства тарифов является калькуляция размера ставок, исходя из платежеспособности товара, т.е. от ценности перевозки для владельца груза, под которой понимается сумма тех выгод, которые получает владелец груза от этой перевозки и которая определяет «способность» товара выдержать транспортные расходы. Тарифная ставка считается правильно скалькулированной, когда, несмотря на ее высокий уровень, товар все же оказывается конкурентоспособным в пункте или в стране доставки по сравнению с товарами местного происхождения или товарами, полученными из других районов. Практически это означает стремление перевозчика путем установления высокой ставки получить дополнительный доход за счет максимального перераспределения в свою пользу прибыли товаропроизводителя и его торгового посредника, которую он реализуют, продавая товар на внешнем рынке. -

Определение размера транспортных издержек при перевозке грузов международным авиационным транспортом

Тарифная система авиационного транспорта весьма сложная.

На формирование условий перевозок грузов и ценообразование оказывали влияние самые разные, зачастую противоречивые факторы: более высокая себестоимость перевозок, с одной стороны, а с другой — необходимость переключения грузов с «дешевого» морского на «дорогой» воздушный для достижения более высоких показателей эксплуатации самолетов и аэропортов; требование, с одной стороны, участия авиатранспорта в перераспределении торговых сверхприбылей в результате дальних и скоростных перевозок, а с другой — опасение со стороны владельцев авиакомпаний оказаться тормозом в развитии внешней торговли и международного разделения труда.

При осуществлении фрахтовой политики, направленной на переключение грузов на воздушный с других отраслей транспорта, были использованы известные методы «сборных отправок» и «укрупнения грузовых мест». В авиатарифах они фигурируют под терминами: ULD — «unit load device» — «стандартное средство пакетирования» или, по существу, «сборная отправка», и «pivot weight» — p.w. — «округленный вес», т.е. по морскому — «фрахтовая тонна». Затем, так же с морского, была перенесена на воздушный известная методика калькуляции провозной платы.

Многое в тарифной системе ИАТА почерпнуто из морского линейного конференциального ценообразования, но многие фрахтовые термины содержат в авиации не идентичное толкование (необходимо пользоваться справочниками терминов).

Резервы снижения транспортных издержек

Очень часто, получив калькуляцию транспортной составляющей, товаропроизводитель ставит перед экспедитором задачу: найти резервы снижения транспортных издержек в целях повышения эффективности торговой сделки или вообще для возможности реализации товара.

Таким резервом может оказаться простое изменение пункта продажи товара в пользу более «благоприятного» в транспортно-географическом отношении покупателя.

Им может стать японский или южно-корейский вместо европейского, финский вместо норвежского и т.д.

В настоящее время фактору снижения транспортных издержек уделяется должное внимание на межгосударственном уровне. Переходят в стадию осуществления идеи создания транспортных коридоров и строительства современных автомагистралей между Западной и Восточной Европой, пополнения подвижного состава вагонами с автоматическим изменением ширины колеи по типу уже применяемому в сообщении между Францией и Испанией, вводятся в строй выходы железнодорожных и автомагистралей в целях обеспечения прямых связей Казахстана, Узбекистана, Киргизстана, Таджикистана, Туркменистана с Китаем, Индией, Пакистаном, Ираном, Турцией и др.

Резервом снижения транспортных издержек может быть использование конкуренции в области предложения перевозочных средств на международном транспортном рынке.

1. На межрегиональном уровне. Никогда не прекращается соперничество с предложением морского тоннажа для грузовладельцев регионов Центральной Европы, включая «Центр» России, судовладельцев Средиземно-Черноморского бассейнов и судовладельцев Балтийского, Беломорской и Североморского бассейнов как в целом, так и на внутри-бассейновом уровне. Это соперничество распространяется и на порты. Европейское сообщество уделяет внимание координации стоимости услуг портов «Континента» (Антверпена, Роттердама, Бремена и Гамбурга). «В открытую» конкурируют между собой портовики Гдыни, Гданьска, Калининграда, Клайпеды, Вентспилса, Риги, Таллинна, Котки, Санкт-Петербурга.

2. На межотраслевом уровне. Экспедитору необходимо следить за ситуацией с конкуренцией железнодорожно-морского сообщения с океанским на Дальневосточном направлении, формирующей уровень издержек на важном внешнеторговом евроазиатском транспортном направлении. Не следует забывать о том, что наличие такой конкуренции при-нело в 70-80-е годы к существенному снижению как океанских линейных тарифов, так и операторских ставок смешанного сообщения.

В настоящее время эта конкуренция на уровне стоимости перевозок (еще острее на уровне качества сервиса) проявляет себя:

а) на северо-европейском и скандинавском направлениях между железнодорожным и автомобильным транспортом в прямых, а с участием морского и речного транспорта также и в смешанных сообщениях;

б) на европейском южном и центральном направлениях перевозок с учетом межотраслевой конкуренции, в условиях нормализации политической обстановки на Балканах, может быть создан весьма перспективный бесперевалочный вариант перевозок судами река-море плавания по системе Рейн-Майн-Дунай с выходами на бассейны Днепра, Волги и Дона.

Созданные проекты судов и расчеты ученых утверждают высокую экономичность и экологическую безопасность перевозок по этому маршруту наливом нефте- и жидких химических продуктов и др.

Одновременно не лишне попытаться найти скрытые резервы снижения транспортных издержек на самом предприятии-изготовителе товара и в собственной экспедиторской фирме: улучшение транспортабельности изделия (демонтаж, использование контейнеров и пакетов, доводка и углубленная доработка товара и т.д.), упрощение изготовления и передачи транспортной документации и информации, использование новейших альтернативных вариантов перевозок, например, доставки оборудования в отдаленные районы грузовыми самолетами и вертолетами и т.д.

Выполнение поручения на калькуляцию транспортных издержек в будущем будет облегчено путем разработки целевых компьютерных программ. Примером такой программы является созданная организациями МПС РФ программа «вагон» для

экспертной оценки потребности в вагонах для перевозки партии ящичных и близких к ним грузов, а также оценки провозной платы на заданном направлении в соответствии с прейскурантом №10-01 «Тарифа на грузовые железнодорожные перевозки. Тарифное руководство №1 Министерства путей сообщения Российской Федерации», часть 1 и 2. Для входа в систему требуется ввод информации, касающейся описания груза, включая габаритные размеры, координаты положения центра тяжести, вес, размеры скосов в верхней части груза.

Программа осуществляет автоматическую сортировку груза по группам:

- негабаритные;
 - тяжеловесные, перевозка которых производится на транспортерах;
 - длиномерные, перевозка которых производится на сцепках вагонов;
 - габаритные, погрузка которых выполняется по чертежам размещения и крепления груза в вагоне;
 - габаритные, погрузка которых выполняется по сетевым техническим условиям.
- Итогом работы программы являются:
- типы вагонов и их количество;
 - схемы размещения грузов в вагонах;
 - провозная плата по каждому вагону и по всей партии грузов;
 - предложения по изменению параметров грузов, перевозка которых железнодорожным транспортом затруднена;
- предложения по изменению параметров грузов с целью снижения платы за их перевозку железнодорожным транспортом.