



С.В. КАЛЕДИН

Тарифы и цена на грузовые перевозки

Учебное пособие

Сергей Каледин

Тарифы и цена на грузовые перевозки

<https://litres.ru/74348288>

SelfPub; 2026

Аннотация

Вниманию читателя представлен методический материал (лекции) для специальности «Экономика и финансы» дисциплины «Ценообразование». Предложенная информация, несомненно, поможет преподавателю качественно изложить заявленную тему, а на семинарских занятиях и контрольных мероприятиях проверять и оценивать остаточные знания у аудитории по изученному предмету, проводить аттестацию. Для слушателей и студентов – закрепить освоенный материал, подготовиться к тестовым испытаниям, промежуточным и итоговым мероприятиям. Работа будет интересна профессорско-преподавательскому составу высших учебных заведений, студентам, специалистам, широкому кругу читателей.

Содержание

1. Транспортный тариф как особый вид цены	5
2. Расчет транспортных издержек	10
Конец ознакомительного фрагмента.	13

Сергей Каледин

Тарифы и цена на грузовые перевозки

План

1. Транспортный тариф как особый вид цены
2. Расчет транспортных издержек.
3. Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки.
4. Тарифы автомобильного, речного и авиационного транспорта.
5. Регулирование тарифов транспортных услуг

1. Транспортный тариф как особый вид цены

Транспорт играет важную роль в деятельности хозяйствующих субъектов, от его работы в значительной степени зависит эффективность функционирования любой страны. В мире сформировались три основных центра промышленного производства и торговли: Европа (включая Западную Европу, страны бывшего СССР и Балтийские страны), Азии (в особенности Восточная и Юго-Восточная Азия) и Северная Америка. Участие Беларуси в транспортных коридорах является определяющим для интеграции в мировую экономику. Транспорт должен обеспечить ритмичность, регулярность, надежность и быстроту доставки товаров от производителя к покупателю в обусловленные сроки без потерь и порчи с минимальными издержками. При этом процесс производства транспортных услуг совпадает с процессом их потребления, поэтому под продукцией грузового транспорта понимается сама работа, связанная с перемещением грузов.

Услуги пассажирского транспорта являются одной из разновидностей нематериальных услуг, поскольку затраты труда при их осуществлении не овеществляются в предметах. Специфика его заключается, прежде всего, в том, что он устанавливается на продукцию, которая не имеет веществен-

ной формы.

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

Их стоимость отражается в различных элементах конечной цены продукции: себестоимости (транспортно-заготовительные расходы 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.

Особенности формирования рынка транспортных услуг и их тарифов связаны с участием различных видов транспорта в перевозочном процессе: железнодорожного, автомобильного, воздушного, водного.

Их взаимозаменяемость, а также специфика работы каждого оказывают влияние на установление тарифов и выбор того или иного вида транспорта для перевозки. Например, на дальние расстояния при транспортировке грузов, не требующих быстрой доставки, выгоднее использовать железно-

дорожный или водный транспорт как наиболее дешевые виды. На короткие расстояния перевозить грузы целесообразнее автомобильным транспортом, так как его использование сокращает объем погрузочно-разгрузочных работ, ускоряет доставку грузов.

Транспортные тарифы могут иметь различную форму построения (дифференциальную, пропорциональную или аккордную).

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).

Грузовые транспортные тарифы различаются по родам отправок в зависимости от размера партии предъявленного груза: тарифы за повагонные, судовые, автомобильные, кон-

тейнерные перевозки, мелкие отправки.

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, занимающихся перевозками. На остальных видах транспорта, где государственная форма собственности, тарифная политика полностью находится под государственным контролем.

Являясь равноправными субъектами хозяйственной деятельности, транспортные предприятия должны работать рентабельно, обеспечивая себе условия для расширенного воспроизводства, и обязаны платить все налоги, вносить неналоговые платежи, предусмотренные действующим законодательством. Исходя из этого и в соответствии с общими правилами формирования цен, транспортный тариф состоит из себестоимости перевозок, прибыли и косвенных налогов и неналоговых отчислений.

Поскольку преобладающим подходом в формировании тарифов является затратный, себестоимость транспортных услуг представляет собой исходную расчетную базу при определении тарифов.

Расчет стоимости перевозок (тарифов) формируется на основе плановой себестоимости по статьям затрат, всех видов установленных налогов и неналоговых платежей в соответствии с налоговым и бюджетным законодательством, при-

были, необходимой для воспроизводства, с учетом качества услуг и конъюнктуры рынка.

Следует учитывать, что каждый вид транспорта имеет специфические условия функционирования. Это обуславливает существенные различия в себестоимости перевозок по видам транспорта.

2. Расчет транспортных издержек

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, необходимость предохранения груза от порчи и повреждения, 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, степень специализации.

Для калькуляции себестоимости перевозок важное значе-

ние имеет группировка эксплуатационных расходов по стадиям перевозочного процесса, экономическому содержанию (элементам затрат), способу включения затрат в себестоимость отдельных видов перевозок (прямые и косвенные).

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

Начально-конечные операции предполагают расходы на содержание подвижного состава во время стоянки, подготовку его к погрузке и выгрузке, маневровым работам и т.д. 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 др. Эти расходы непосредственно зависят от дальности перевозки.

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

фондоемкостью транспортных услуг.

Для расчета плановой себестоимости единицы транспортной работы (1 ткм, 1 пасс. -км, 1 км, 1 час работы, 1 пл. км, 1т груза, 1 отправку и другую единицу измерения в соответствии с принятой в организации методикой) составляет плановая калькуляция по соответствующим статьям расходов.

При формировании тарифов на перевозку грузов в плановую себестоимость включаются затраты, непосредственно связанные с перевозками. Тарифы на дополнительные работы и услуги, связанные с перевозками (экспедирование, погрузочно-разгрузочные работы, хранение груза, взвешивание груза, перевозка багажа, предоставление в пользование контейнеров, прицепов, прочие аналогичные работы и услуги), формируются перевозчиком или другими организациями - производителями указанных услуг.

Расходы на оплату за проезд по платным дорогам, мостам, переправам, оплату экологических, местных и иных установленных в соответствии с законодательством сборов, а также командировочные расходы водителей и сопровождающих его лиц в тарифы на перевозку грузов и тарифы на дополнительные работы и услуги не включаются.

Указанные расходы дополнительно возмещаются заказчиками или иной стороной в соответствии с договором в случаях, когда перевозчик несет указанные расходы по поручению заказчика.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.