

ТАРИФЫ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ



- Выполнили:
Альмухаметова Алсу
- Семенова Екатерина
- Хакимова Регина

Введение

В условиях развития рыночной экономики и высокой степенью изменчивости окружающей среды, в которой главной целью стало получение максимальной прибыли при минимуме затрат, не могло не затронуть сферу транспортных услуг и ее тарифную политику.

Специфика современного периода развития общественного производства оказывает сильное влияние на все отрасли, в том числе и на транспорт и требует поиска новых решений, методов повышения эффективности его работы.

Правильная тарификация работ и услуг, выполняемых транспортом, — задача достаточно сложная и заслуживает комплексного рассмотрения. Наряду с этим проблему о том, какими должны быть тарифы на перевозку грузов, необходимо рассматривать как часть системы тарифов на услуги разных видов транспорта, как самостоятельную сферу ценообразования, которая формируется под воздействием ряда факторов и в первую очередь издержек производства.



ТРАНСПОРТНЫЕ ТАРИФЫ: ПОНЯТИЕ И ПРАВИЛА ИХ РАСЧЕТА.

Транспортный тариф – величина, ставка денежной оплаты за транспортные услуги, предоставляемые гражданам и предприятиям со стороны государства, коммерческих организаций, компаний, фирм.

Транспортный сбор – обязательная пошлина для всех собственников автотранспортных средств, который уплачивается в государственную казну. Работой по начислению суммы пошлины и отправкой уведомлений об оплате занимается Налоговая инспекция Российской Федерации



Тарифы включают в себя:

- ⦿ - непосредственно плату, взимаемую за перевозку грузов;
- ⦿ - сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов.



ПРАВИЛА ИСЧИСЛЕНИЯ ПЛАТ И СБОРОВ

Тарифы должны разрабатываться, а в дальнейшем корректироваться с учетом немногих, но очень важных для развития принципов. В конечном итоге они должны быть построены таким образом, чтобы обеспечить, с одной стороны нормально работающему перевозчику возмещение себестоимости перевозок и возможность получения прибыли, а с другой, потребителю транспортных услуг выгодность связей транспортом общего пользования



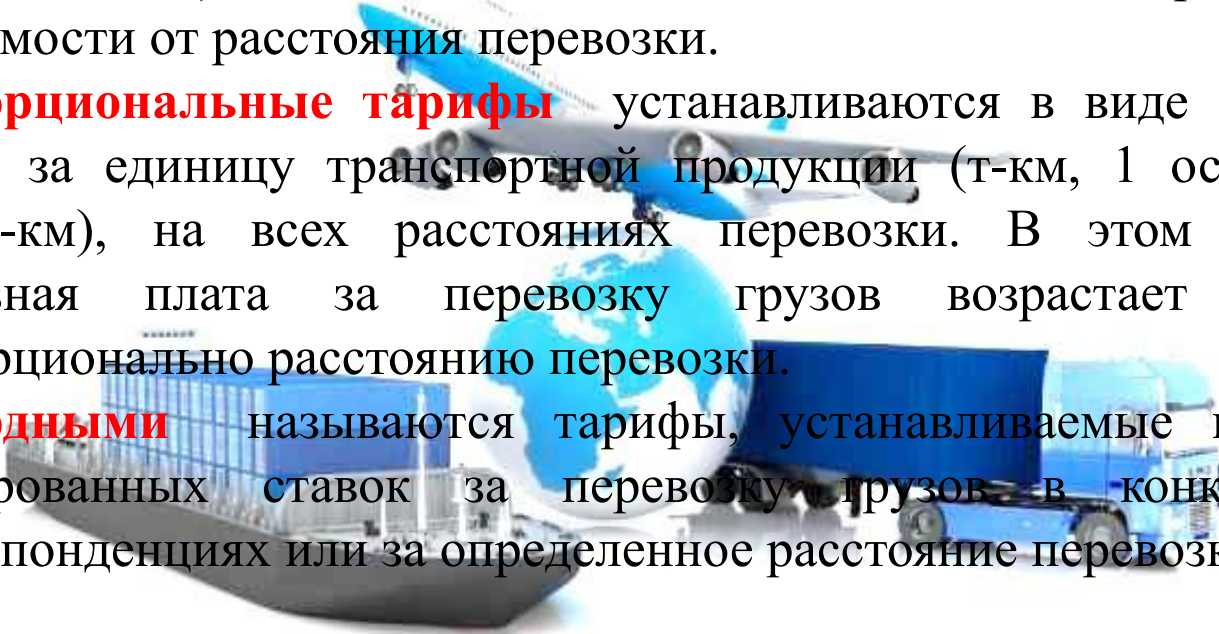
ТАРИФЫ ДОЛЖНЫ СОДЕЙСТВОВАТЬ РЕШЕНИЮ ВАЖНЕЙШИХ МАКРОЛОГИСТИЧЕСКИХ ЗАДАЧ:

- Рациональному размещению производительных сил регионе, стране.
- Сближению потребителей и поставщиков материальных ресурсов.
- Развитию регионов, экономики, производства и сфер делового обслуживания.
- Рациональному распределению грузопотоков в макрологистической системе.
- Оптимизации грузооборота между различными видами транспорта.
- Полному использованию подвижного состава и т.д.



ПО ФОРМЕ ПОСТРОЕНИЯ ТАРИФЫ ПОДРАЗДЕЛЯЮТСЯ НА:

- ◎ **Дифференциальными** называются тарифы, тарифные ставки которых за единицу транспортной продукции (обычно за 10 т-км или 10 т-милей) изменяются в той или иной закономерности и зависимости от расстояния перевозки.
- ◎ **Пропорциональные тарифы** устанавливаются в виде единых ставок за единицу транспортной продукции (т-км, 1 осе-км, 1 вагоно-км), на всех расстояниях перевозки. В этом случае провозная плата за перевозку грузов возрастает прямо пропорционально расстоянию перевозки.
- ◎ **Аккордными** называются тарифы, устанавливаемые в виде фиксированных ставок за перевозку грузов в конкретных корреспонденциях или за определенное расстояние перевозки.



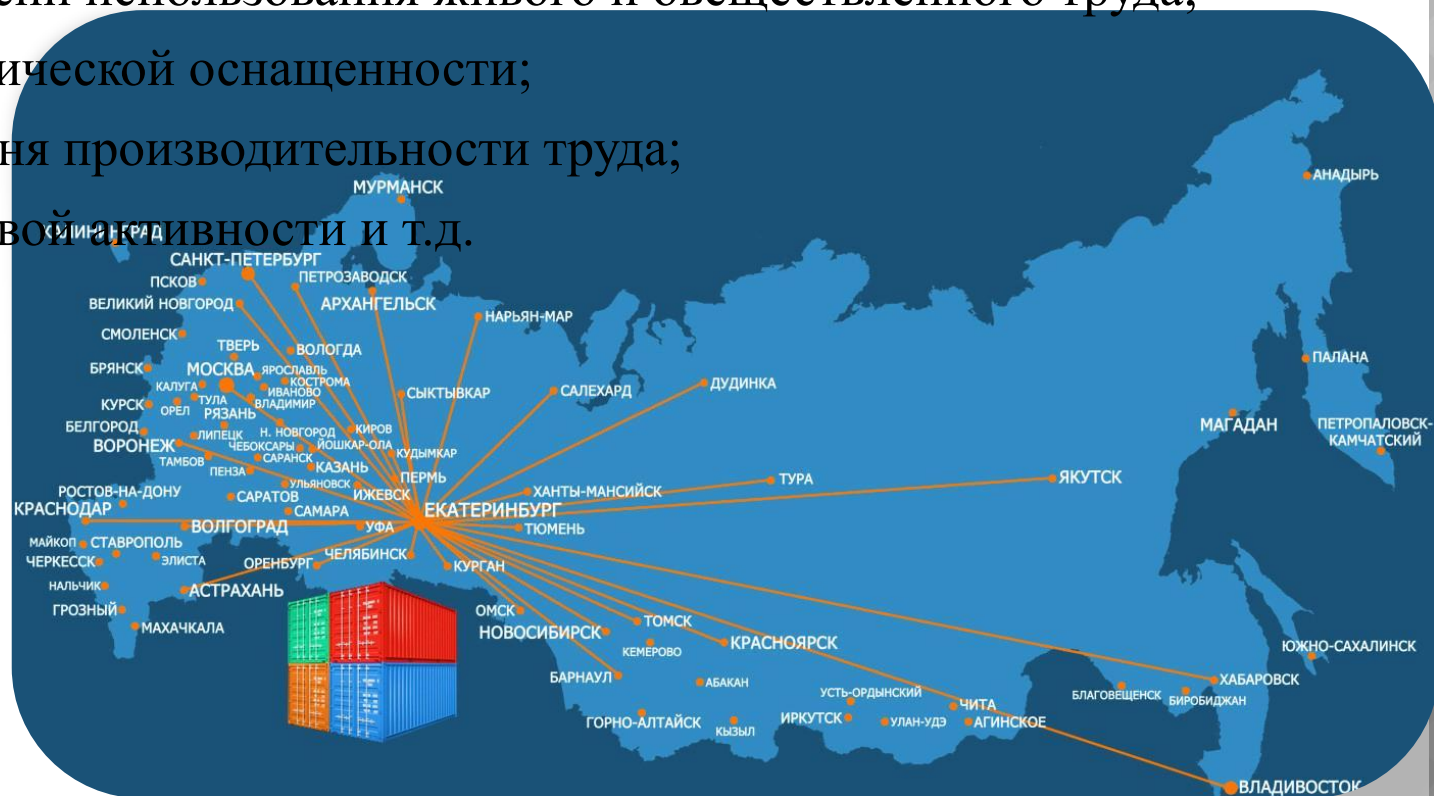
ПРИ ПЛАНИРОВАНИИ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ ВАЖНО ОБЕСПЕЧИТЬ ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННЫЕ СООТНОШЕНИЯ ПО ТРЕМ НАПРАВЛЕНИЯМ:

- ◎ - перевозки различных грузов;
- ◎ - перевозки различными видами транспорта
- ◎ - перевозки однородных грузов, но различными видами транспорта.



Тарифное соотношение, сложившееся на определенный момент, не остается надолго стабильным. Помимо вышеуказанных причин это вызвано неустойчивостью затрат на производство транспортной продукции в процессе функционирования различных видов транспорта. Искомые затраты зависят от ряда факторов, в том числе от:

- ⊙ - дальности перевозок;
- ⊙ - степени использования живого и овеществленного труда;
- ⊙ - технической оснащенности;
- ⊙ - уровня производительности труда;
- ⊙ - деловой активности и т.д.



В то время существует ряд общих очевидных факторов, которые оказывают влияние на уровень тарифов, в связи, с чем их необходимо учитывать в процессе планирования логистической деятельности. Наиболее важные из них следующие:

- - грузоподъемность;
- - загрузка транспортного средства;
- - род груза;
- - вид груза;
- - размер отправки;
- - скорость перевозки.



ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ТАРИФОВ.

Всеми видами транспорта как поощрительная мера для транзитных перевозок широко используется так называемая транзитная льгота. Она выражается в том, что перевозчик за дополнительную плату предоставляет заказчикам (грузоотправителю, грузополучателю) право прерывать перевозку в промежуточном пункте на пути следования, но при этом оплачивать перевозку по сквозному тарифу. Как правило, транзитные льготы предоставляются по различным массовым грузам (зерно, древесина, металлопродукция и т. д.) для их переработки в пути следования или для промежуточного хранения в заранее обусловленных случаях. Одновременно с указанными льготами заказчикам предоставляется право самостоятельно забирать из промежуточного пункта часть или весь переработанный, готовый к дальнейшей транспортировке груз.



При выполнении международных перевозок взимаются **таможенные пошлины** и **таможенные сборы**. Таможенные пошлины представляют собой налоги, накладываемые таможней при пропуске товаров через таможенную границу. Перечень облагаемых таможенными пошлинами товаров и ставки таможенных пошлин сводятся в таможенный тариф. Различают **ввозные** и **вывозные** таможенные пошлины.



Определение таможенных пошлин во многом зависит от механизма, на основе которого предполагается их взимание. На практике используется три подхода, базирующихся на:

- ⦿ - твердых ставках за единицу измерения товара {специфические пошлины);
- ⦿ - процентах от цены товара {адвалорные пошлины);
- ⦿ - комбинированном способом, обусловливающим совмещение специфических и адвалорных пошлин.



Таможенные сборы представляют собой всевозможные сборы, которые взимаются помимо таможенных пошлин. К данной категории, в частности, можно отнести различного рода марочные сборы, лицензионные сборы, бандерольные сборы и др.

Отметим, что таможня является особым государственным органом, который осуществляет контроль над провозом грузов (багажа) через границу. Таможни располагаются в морских и речных портах, на железнодорожных станциях, в аэропортах, а также в автомобильных пунктах пересечения границы, через которые осуществляется провоз экспортно-импортных и транзитных грузов.



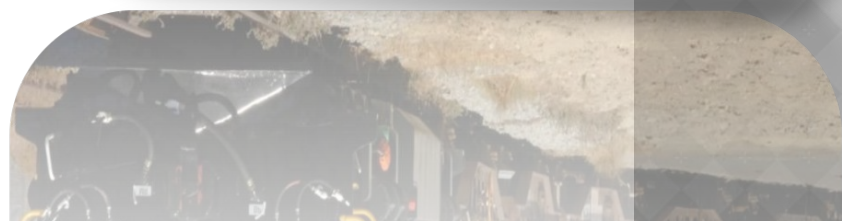
СИСТЕМА ТАРИФОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.

Тарифы на железнодорожные перевозки (кроме перевозок в пригородном сообщении) регулируются государством на федеральном уровне путем установления в прејскурантах предельных тарифов.

На железнодорожном транспорте грузовые тарифы структурируются по видам, роду отправок и форме построения.

По видам железнодорожные тарифы подразделяются на :

- общие;
- исключительные;
- местные;
- льготные;
- договорные.



СИСТЕМА ТАРИФОВ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ.

В зависимости от вида грузовых отправок речные тарифы могут быть:

- Судовыми.
- Сборными.
- Мелкими.
- Контейнерными.



СИСТЕМА ТАРИФОВ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ.

Много общего по своему построению с системой речных тарифов имеет система морских грузовых тарифов. Так же как и на речном флоте, в зависимости от ситуации морские тарифы делятся по видам на:

- ⦿ · Основные (общие).
- ⦿ · Исключительные.
- ⦿ · Местные.



СИСТЕМА ТРАНСПОРТНЫХ ТАРИФОВ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ.

На автомобильном транспорте также применяется сложная система грузовых тарифов, которая отражает два основополагающих подхода. В нее включаются:

1. Повременные тарифы.

Они применяются для оплаты использования автомобиля за каждый час работы за время с момента его выхода из гаража до возвращения в гараж. При этом время обеденного перерыва исключается.

2. Сдельные тарифы. Они устанавливаются за перевозку фактической массы грузов в зависимости от расстояния и класса груза. Сдельные тарифы делятся на:

- общие;
- исключительные.



СИСТЕМА ТАРИФОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ.

На воздушном транспорте применяются:
внутренние и международные грузовые
тарифы.

Внутренние грузовые тарифы
подразделяются на:

- ⊙ - Основные.
- ⊙ - Исключительные (повышенные на 50%).
- ⊙ - Льготные.



ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

В заключении следует вывод о том, что транспортные тарифы по своей экономической природе являются ценами за услуги по транспортированию грузов. Будучи ценой, транспортные тарифы способствуют рациональному размещению продукции и правильному сочетанию интересов производства и потребления.

Транспортные тарифы, как и любая цена, обладают рядом функций: во-первых, цены выражают затраты труда; во-вторых, оказывают материальное стимулирование развития и совершенствования производства; в-третьих, формируют общественные потребности; в-четвертых, цена обладает распределительной функцией, поскольку через цену идет важный и сложный процесс. Распределения вновь созданной стоимости на нужды производства, потребления и накопления.

Транспортные тарифы также способствуют разрешению важнейших народнохозяйственных задач: рациональному размещению производительных сил в стране; приближению промышленности к источникам сырья, развитию новых районов; рациональному распределению грузооборота между различными видами транспорта; полному использованию подвижного состава, ликвидности излишних дальних перевозок, максимальной загрузке пробега; укреплению хозяйственного расчета на транспорте; развитию экономических связей между районами страны.

ИСТОЧНИК ИНФОРМАЦИИ

- ⊙ 1. Горев А.Э. Грузовые автомобильные перевозки. Учеб. пособие для студентов вузов. - М.: Издательский центр «Академия», 2004
- ⊙ 2. Гаджинский А.М. Логистика: учебник для вузов. - 6-е изд. с пер. и доп. - М.: Маркетинг, 2010
- ⊙ 3. Кристофер М. Логистика и управление цепочками поставок: как сократить затраты и улучшить обслуживание потребителей. Пер. с англ. - Спб.: Питер, 2005
- ⊙ 4. Неруш Ю.М. Снабжение и транспорт: Эффективное взаимодействие. - М.: Экономика, 2009
- ⊙ 5. Резго Г.Я. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности, М.: «Финансы и статистика», 2005
- ⊙ 6. Семенов В.М. Организация перевозки грузов, - М.: Изд. Центр «Академия», 2008

**Спасибо за
внимание!!!!!!**

