

# Ценообразование в транспортной сфере



# 1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТРАНСПОРТНЫХ ФОРМИРОВАНИЕ ТАРИФОВ

# СУЩНОСТЬ ТАРИФОВ, ТРАНСПОРТНЫХ

Как экономическая категория, транспортные тарифы являются формой цены на продукцию транспорта.

Их построение должно обеспечивать:

транспортному предприятию - возмещению эксплуатационных расходов и возможность получения прибыли;

покупателю транспортных услуг - возможность покрытия транспортных расходов.

Одним из существенных факторов, влияющих на выбор перевозчика, является стоимость перевозки.

*Цены на транспортные услуги выступают в виде транспортных тарифов*

*Транспортный тариф — это цена за перемещение материального объекта в пространстве.*

*Транспортные тарифы включают в себя тарифы на грузовые перевозки и пассажирские тарифы.*

Тарифы включают в себя:

- ✓ плату за перевозку грузов
- ✓ сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов;
- ✓ правила исчисления платы и сборов

Пассажирский транспорт оказывает услугу, поэтому схема формирования пассажирских тарифов относится к **сфере оказания услуг**

Грузовой транспорт, доставляя продукцию от производителей к потребителю, увеличивает ее стоимость и относится к **сфере производства**.

В основе грузовых тарифов лежат общественно необходимые затраты труда по доставке груза, что определяет стоимость перевозки, денежным выражением которой является транспортный тариф.

Две группы факторов, оказывающих влияние на уровень тарифов:

*Первая группа* - которые непосредственно формируют покрытие эксплуатационных издержек и обеспечивают перевозчику среднюю прибыль.

*Вторая группа* - связана со спецификой спроса и предложения на транспортные услуги, с особенностями конкуренции и монополизации транспортных услуг на географическом направлении. Эти факторы обеспечивают получение сверхприбыли.

## **Формирование транспортных тарифов**

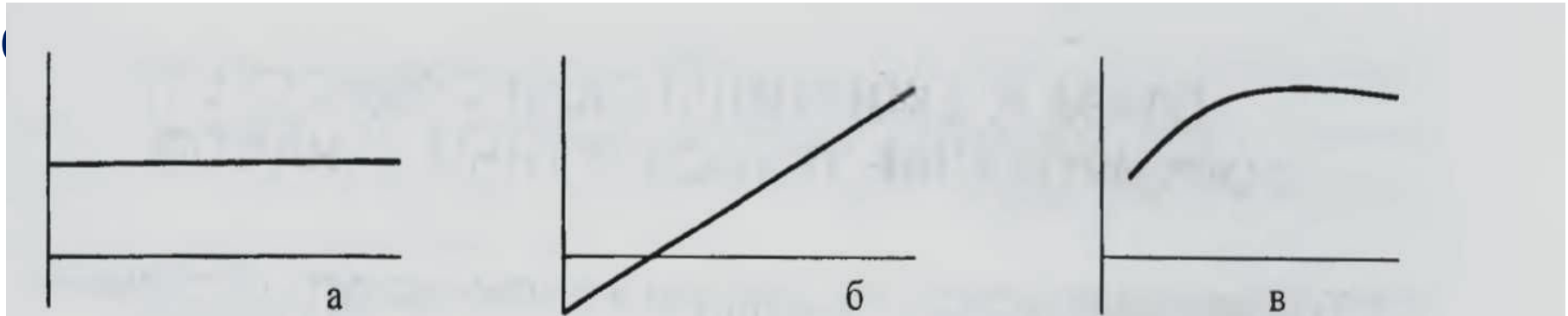
Основой построения большинства тарифов является калькуляция размера ставок, исходящая из ценности перевозки для владельца груза, под которой понимается **сумма тех выгод, которые получает владелец груза от этой перевозки и которая определяет "способность" товара выдержать транспортные расходы.**

Ставки на особо ценные генеральные грузы устанавливаются в виде определенного процента от их фактурной стоимости.

В основе построения тарифов лежат средние затраты, связанные с перевозками продукции, плюс прибыль (надбавки к издержкам).

**Тарифы, в зависимости от расстояния ,  
бывают следующие (наиболее  
распространенные):**

**А - единый; Б - пропорциональный; В -**



***Единые тарифы.*** Этот вид тарифов устанавливается независимо от расстояний между пунктами отправления и назначения. Целесообразность применения объясняется тем, что значительная часть общих затрат не связана с расстоянием.

**Пропорциональные тарифы.** – для транспорта, у которых общие затраты на перевозку формируются за счет выполнения рейсов (автомобильный, воздушный).

**Сужающие тарифы.** Общая структура тарифа строится на принципе "сужения". Так как, иногда, конечные затраты включаются на линии, тариф, соответствующий им сначала увеличивается с расстоянием, но затем динамика постепенно снижается.

Главная причина этого - постепенное распределение конечных и постепенных затрат на большее расстояние. Степень "сужения" тарифа будет зависеть от уровня постоянных издержек транспортника и экономии в масштабе рейса. Это означает, что для железнодорожного и водного



В системе тарифов по видам транспорта общего пользования имеются особенности:

На железнодорожном транспорте применяют **общие** тарифы (для всей сети железных дорог), **исключительные** (для перевозки отдельных грузов в определенных направлениях) и в указанные периоды времени,

**льготные** и **местные**, а также **договорные**.

На воздушном транспорте используют **грузовые**, **исключительные** (повышенные на 50%), а также **льготные** тарифы.

На автомобильном транспорте применяют **сдельные** (оплата фактического объема груза в зависимости от расстояния и класса груза),

**повременные** (оплата каждого часа работы и каждого километра пробега в зависимости от грузоподъемности автомобиля) тарифы.

Расчеты в международных перевозках между грузовладельцами и транспортными организациями железнодорожного и морского транспорта, **ведутся по действующим фрахтовым и тарифным ставкам, на основе договоров или по договорным ценам, на базе коносаментов.**

## **вопрос №2**

# **ГРУЗОВЫЕ ТАРИФЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

*На железнодорожном транспорте грузовые тарифы подразделяются по видам, родам отправок и формам построения.*

По видам тарифы подразделяются: на **общие, исключительные, льготные и местные.**

**Общие** тарифы применяются к перевозкам на сети дорог всех грузов, за исключением тех, для которых установлены исключительные, льготные или местные тарифы,

**исключительные** - на перевозку одного или нескольких грузов на определенное расстояние или в направлении между определенными пунктами, а также в некоторые периоды времени: эти тарифы могут быть **пониженные (поощрительные) и повышенные (запреты).**

***Исключительные*** —в виде процентных скидок и надбавок.

***Льготные*** (пониженные против общих тарифов) устанавливаются на перевозки в определенных направлениях грузов. Эти тарифы имеют форму процентных скидок с общего тарифа.

***Местные*** тарифы устанавливаются отделениями железных дорог. Эти тарифы, включая плату за перевозку грузов и ставки различных сборов, действуют в пределах данной железной дороги

По родам отправок, грузовые тарифы бывают: **повагонные** - установленные на перевозку грузов целыми вагонами (кроме наливных);

тарифы на перевозку грузов **мелкими и малотоннажными отправлениями**, которые исчисляются за фактическую массу отправки;

**контейнерные** - на перевозку грузов в контейнерах;

**потонные**, которые применяются к наливным грузам в цистернах и бункерных полувагонах. Для этих отправок провозная плата взывается за действительную массу груза, который указан в перевозочном документе - накладной.

По форме построения грузовые тарифы подразделяются на ***табличные и схемные***.

***Табличные тарифы*** - это провозные платы за 1 вагон, 1 т груза или 1 контейнер при перевозке груза между данными станциями, сведенные в таблице.

В ***схемных*** (дифференцированных) - установлена плата в зависимости от расстояния перевозок. Эти тарифы могут быть двухставочными и многоставочными. ***Схемные*** тарифы могут быть и недифференцированные - одноставочные, т.е. содержащие однообразные ставки с тонны и километра (или вагона и километра, или с оси и километра) для всех расстояний перевозки. Основная форма построения грузовых тарифов схемная.

*Кроме провозной платы железная дорога взимает с грузополучателей и грузоотправителей сборы за выполнение следующих операций: за хранение, взвешивание или проверку веса груза, за подачу или уборку вагонов, за их дезинсекцию, за экспедирование грузов, за погрузо-разгрузочные работы, а также за ряд других операций.*

Основные факторы, от которых зависит размер платы при перевозке грузов по железной дороге.

***Вид отправки.*** По железной дороге груз может быть отправлен по вагонной, контейнерной, малотоннажной и мелкой отправкой.

***Скорость перевозки.*** По железной дороге груз может перевозиться ***грузовой, большой*** или ***пассажирской*** скоростью. Вид скорости определяет, сколько километров в сутки должен проходить груз.



**Расстояние перевозки.** Провозная плата может взиматься по расстоянию по кратчайшему направлению, либо за действительно пройденное расстояние - в случае перевозки негабаритных грузов или перевозки грузов пассажирской скоростью

**Тип вагона,** в котором осуществляется перевозка груза. Груз перевозится в универсальных, специализированных или изотермических вагонах, в цистернах или на платформах. Размер будет различным.

**Принадлежность вагона или контейнера.** Вагон, платформа или контейнер могут принадлежать железной дороге, а могут быть собственностью грузополучателя или грузоотправителя.

**Количество перевозимого груза.**

**вопрос № 3**

**ГРУЗОВЫЕ ТАРИФЫ НА  
АВТОМОБИЛЬНОМ  
ТРАНСПОРТЕ**

На автомобильном транспорте 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.

На размер тарифной платы оказывают влияние следующие факторы:

***расстояние перевозки;***

***масса груза,***

***объемный вес груза,*** характеризующий возможность использования грузоподъемности автомобиля. По этому показателю все перевозимые автомобильным транспортом грузы, подразделяются на четыре класса;

***грузоподъемность автомобиля;***

***общий пробег;***

***время использования автомобиля;***

***тип автомобиля;***

***район, в котором осуществляется перевозка,*** а также ряд других факторов. Каждый из тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом, учитывает не всю совокупность факторов, а лишь некоторые из них, наиболее существенные в условиях конкретной перевозки

**вопрос №4**

**ГРУЗОВЫЕ ТАРИФЫ  
ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

Грузовые тарифы морского транспорта, в зависимости от сферы применения делятся на основные, исключительные и местные.

**Основные тарифы** применяются на всех перевозках, не подпадающих под действие других тарифов.

Применение **исключительных** тарифов ограничивается некоторыми грузами, временем, определенными участками пути или районами плавания.

**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 тонно-милю), другая - стояночная - для возмещения расходов по стояночной операции (взимается за 1 т).

Движенческие ставки установлены на перевозку грузов в малом каботаже.

Распределение грузов по классам, произведено исходя из погрузочного объема ( $m^3$ ), занимаемого 1 т груза.

Стояночные ставки установлены на перевозку отдельных видов груза в малом каботаже.

Общие стояночные ставки, установлены для грузов каждой группы по каждому порту или портовому пункту в отдельности, также специальные - для конкретных грузов, в конкретных портовых пунктах, исходя из конкретных условий и индивидуальных затрат по выполнению грузовых и других работ, входящих в стояночную операцию. Поэтому, эти ставки по своему уровню различны в портах.

Как и на других видах транспорта, в грузовых тарифах предусмотрены сборы за дополнительные операции, выполняемые морским транспортом. Это аккордные ставки за погрузочно-разгрузочные работы, сбор за хранения груза, портовый грузовой сбор и др.

Провозная плата за груз на морском транспорте определяется суммированием стояночных ставок портов отправления и назначения с произведением движенческой ставки на среднее расстояние тарифного пояса по кратчайшему рекомендованному курсу, утвержденному начальником пароходства, на массу перевозимого груза.

На морском транспорте, цена транспортной продукции может быть выражена, двумя ее формами - тарифом и фрахтом.

**Тариф** - заранее установленная провозная плата, опубликованная для всеобщего сведения.



**Местные тарифы** имеют локальное значение, т. е. применяются в пределах особого района и устанавливаются на основании особого положения.

При расчетах морских пароходств и фирм с внешнеторговыми организациями действуют специальные тарифы на перевозку экспортно-импортных грузов

Грузовые тарифы морского транспорта, так же как и речные тарифы, подразделяются на тарифы по перевозкам сухогрузов, по перевозках нефтяных грузов наливом и на буксировку плотов и судов.

По видам плавания морские тарифы подразделяются на тарифы **малого каботажа**, т. е. на перевозку между портами одного или смежных, сообщающихся между собой морей, тарифы **большого каботажа**, т.е. на перевозку между портами разных, не сообщающихся между собой морей, и тарифы на перевозку **экспортных и импортных грузов** от портов до иностранных портов и обратно.



# **Виды и характеристики транспортных тарифов**

Расходы на погрузку и выгрузку грузов мало влияют на расчет себестоимости перевозки в силу, с одной стороны, международной универсализации размера ставки и отнесения их оплаты зачастую напрямую, непосредственно терминалом отправителем и получателем груза (при перевозке по варианту "port-to-port"), а не судовладельцем.

*Казалось бы, себестоимость перевозок потому должна напрямую зависеть от длины маршрута. Однако, это не полностью так. Тарифы конференциями устанавливаются так, что размеры ставок оказываются одинаковыми для всех базовых портов отправления и назначения, независимо от разницы в расстояниях между ними.*

Тарифы, связанные с покрытием себестоимости и перевозок и обеспечением средней предпринимательской прибыли на *контейнерные перевозки* строится на размерах контейнера.

Тарифами предусматривается, компенсация перевозчику расходов по укладке груза в контейнер и выкладке грузов из него, произведенных по требованию таможенных и карантинных властей, а также стоимость ремонта контейнеров

*Согласно тарифам многих конференций, по истечении предоставленного свободного времени груз, может быть выгружен судовладельцем из контейнера перевозчика на склад общего пользования, и все расходы, включая хранение, перевозку и другие непредвиденные расходы, возникшие в результате такого движения контейнера перевозчика, относятся на груз.*

Рост объемов перевозок грузов в виде мелких отправок, привел к разработке правил перевозок сборных грузов в контейнерах. Их называли **правилами консолидации** (container consolidation). Они не являются универсальными.

Если консолидация осуществляется самим судовладельцем, он калькулирует фрахт отдельно по каждому товару, по весу или объему, его ценности и т.д., т.е. согласно тарифу без каких-либо исключений, с учетом предусмотренного в тарифе минимального фрахта. Мелкие партии грузов перевозятся только на условии предоплаты тарифа в порту отправления

В "Инкотермс-2000" по каждому термину обязательства сторон сгруппированы под наименованиями "Продавец обязан" и "Покупатель обязан".

Таблица Виды обязательств

<b>Продавец обязан</b>	<b>Покупатель обязан</b>
Предоставление товара в соответствии с условиями договора	Уплата цены
Лицензии, разрешения и иные формальности	Лицензии, разрешения и иные формальности
Договор перевозки и страхования	Договор перевозки
Поставка	Принятие поставки
Переход рисков	Переход рисков
Распределение расходов	Распределение расходов
Извещение покупателя	Извещение продавца
Доказательство поставки: транспортные документы или эквивалентные извещения	Доказательство поставки: транспортные документы или эквивалентные извещения
Проверка, упаковка, маркировка	Инспектирование товара
Другие обязанности	Другие обязанности

## ДЛЯ СВЕДЕНИЯ:

В "Инкотермс-2000" базисные условия поставки размещены по четырем группам.

Классификация торговых терминов

Группа E Отправление

EXW Франко завод (...название места)\*

Группа F Основная перевозка не оплачена

FCA Франко перевозчик (...название места назначения)\*

FAS Франко вдоль борта судна (...название порта отгрузки)\*\*

FOB Франко борт (...название порта отгрузки)\*\*

Группа C Основная перевозка оплачена

CFR Стоимость и фрахт (...название порта назначения)\*\*

CIF Стоимость, страхование и фрахт (...название порта назначения)\*\*

CPT Фрахт/перевозка оплачены до (...название места назначения)\*

CIP Фрахт/перевозка и страхование оплачены до (...название места назначения)\*

Группа D Прибытие

DAF Поставка до границы (...название места поставки)\* DES Поставка с судна (...название порта назначения)\*\*

DEQ Поставка с пристани (с оплатой пошлины) (...название порта назначения)\*\* DDU Поставка без оплаты пошлины (...название места назначения)\*\*



В качестве индикатора каждой группы используется первая буква термина, которой обозначается данная группа: E; F; C и D.

**Первая группа - E** содержит всего один термин: EXW - "С завода"; буква E говорит о факте совершения приемки/сдачи товара.

**Вторая группа — F** происходит от термина "Свободно от риска" (Free of Risk) и обуславливает переход риска от продавца к покупателю в момент передачи товара: FCA - "франко-перевозчик", FAS - ФАС и FOB - ФОБ.

**Третья группа — C** происходит от слова "cost" - "цена", "стоимость" и означает, что продавец, хоть и освободился от риска за товар, отправив груз, но продолжает нести определенные расходы по доставке товара покупателю. Это условия: CFR - "Стоимость и фрахт"; CIF - СИФ; CPT - "Перевозка оплачена до..."; CIP - "Перевозка и страхование оплачены до...".

**Четвертая группа D** - от начальной буквы слова "delivery" - "поставка" - объединяет термины: DAF — "Поставка на границе", DES - "Поставка с судна", DEQ — "Поставка с причала", DDU - "Поставка без оплаты пошлины", DDP - "Поставка с оплатой

Термин "Франко завод" означает, что продавец считается выполнившим свои обязанности по поставке, когда он предоставил товар в распоряжение покупателя на своем предприятии или в другом названном месте (например: на заводе, фабрике, складе и т. п.). Продавец не отвечает за погрузку товара на транспортное средство, а также за таможенную очистку товара для экспорта.

*Данный термин возлагает, таким образом, минимальные обязанности на продавца, и покупатель должен нести все расходы и риски в связи с перевозкой товара от предприятия продавца к месту назначения. Однако, если стороны желают, чтобы продавец взял на себя обязанность по погрузке товара на месте отправки и нес все риски и расходы за такую отгрузку, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи. Этот термин не может применяться, когда покупатель не в состоянии выполнить прямо или косвенно экспортные формальности. В этом случае должен использоваться термин FCA, при условии, что продавец создаст все необходимые*

FCA — free carrier

Франко перевозчик (...название места)

Термин "Франко перевозчик" означает, что продавец доставит прошедший таможенную очистку товар указанному покупателем перевозчику до названного места. Следует отметить, что выбор места поставки повлияет на обязательства по погрузке и разгрузке товара на данном месте. Если поставка осуществляется в помещении продавца, то продавец несет ответственность за отгрузку. Если же поставка осуществляется в другое место, продавец за отгрузку товара ответственности не несет.

Данный термин может быть использован при перевозке любым видом транспорта, включая смешанные перевозки.

*Под словом "Перевозчик" понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки обязуется осуществить или обеспечить перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта.*

*Если покупатель доверяет другому лицу, не являющемуся перевозчиком принять товар, то продавец считается выполнившим свои обязанности по поставке товара с момента передачи его данному лицу.*

FAS - free alongside ship

Франко вдоль борта судна (...название порта отгрузки)

Термин "Франко вдоль борта судна" означает, что продавец выполнил поставку, когда товар размещен вдоль борта судна на причале или на лихтерах в указанном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина FAS на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. *Этим данное издание отличается от предыдущих "Инкотермс", в которых обязанность по таможенной очистке для экспорта возлагалась на покупателя. Однако, если стороны желают, чтобы покупатель взял на себя обязанности по таможенной очистке товара для экспорта, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.*

Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом.

FOB - free on board

Франко борт (...название порта отгрузки)

Термин "Франко борт" означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в названном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина FOB на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин FCA.

CFR - cost and freight

Стоимость и фрахт (...название порта назначения)

Термин "Стоимость и фрахт" означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки.

*Продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки товара в названный порт назначения, однако, риск потери или повреждения товара, а также любые дополнительные расходы, возникающие после отгрузки товара, переходят с продавца на покупателя.*

*По условиям термина CFR на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта.*

Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин CPT.

CIF - cost, insurance and freight

Стоимость, страхование и фрахт (...название порта назначения)

Термин "Стоимость, страхование и фрахт" означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки. Продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки товара в указанный порт назначения, но риск потери или повреждения товара, как и любые дополнительные расходы, возникающие после отгрузки товара, переходят с продавца на покупателя. Однако, по условиям термина CIF на продавца возлагается также обязанность приобретения морского страхования в пользу покупателя против риска потери и повреждения товара во время перевозки.

*Следовательно, продавец обязан заключить договор страхования и оплатить страховые взносы. Покупатель должен принимать во внимание, что согласно условиям термина CIF от продавца требуется обеспечение страхования лишь с минимальным покрытием. В случае, если покупатель желает иметь страхование с большим покрытием, он должен либо специально договориться об этом с продавцом, либо сам принять меры по заключению дополнительного страхования.*

*По условиям термина CIF на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта.*

Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин CIP.

CPT - carriage paid to

Фрахт/перевозка оплачены до (...название места назначения)

Термин "Фрахт/перевозка оплачены до" означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Это означает, что покупатель берет на себя все риски потери или повреждения товара, как и другие расходы после передачи товара перевозчику.

*Под словом "перевозчик" понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки берет на себя обязательство обеспечить само или организовать перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта.*

*В случае осуществления перевозки в согласованный пункт назначения несколькими перевозчиками, переход риска произойдет в момент передачи товара в попечение первого из них.*

*По условиям термина CPT на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться при перевозке товара любым видом транспорта, включая смешанные перевозки.*

CIP - carriage and insurance paid to

Фрахт/перевозка и страхование оплачены до (...название места назначения)

Термин "Фрахт/перевозка оплачены до" означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Это означает, что покупатель берет на себя все риски и любые дополнительные расходы до доставки, таким образом, товара. *Однако, по условиям CIP на продавца также возлагается обязанность по обеспечению страхования от рисков потери и повреждения товара во время перевозки в пользу покупателя.*



DAF - delivered at frontier

Поставка до границы (...название места поставки)

Термин "Поставка до границы" означает, что продавец выполнил поставку, когда он предоставил неразгруженный товар, прошедший таможенную очистку для экспорта, но еще не для импорта на, прибывшем транспортном средстве в распоряжение покупателя в названном пункте или месте на границе до поступления товара на таможенную границу сопредельной страны. Под термином "граница" понимается любая граница, включая границу страны экспорта. *Поэтому, весьма важно точное определение границы путем указания на конкретный пункт или место.*

*Однако, если стороны желают, чтобы продавец взял на себя обязанности по разгрузке товара с прибывшего транспортного средства к нес все риски и расходы за такую разгрузку, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.*

Данный термин может применяться при перевозке товара любым видом транспорта, когда товар поставляется до сухопутной границы.

*Если поставка будет иметь место в порту назначения, на борту судна, либо на пристани, то следует применять термины DES или DEQ.*

DES - delivered ex ship

Поставка с судна (...название порта назначения)

Термин "Поставка с судна" означает, что продавец выполнил поставку, когда он предоставил не прошедший таможенную очистку для импорта товар в распоряжение покупателя на борту судна в названном порту назначения. *Продавец должен нести все расходы и риски по доставке товара в названный порт назначения до момента его разгрузки. Если стороны желают, чтобы продавец взял на себя расходы и риски по выгрузке товара, должен применяться термин DEQ.*

Данный термин может применяться только при перевозке морским или внутренним водным транспортом или в смешанных перевозках, когда

DEQ - delivered ex quay

Поставка с пристани (...название порта назначения)

Термин "Поставка с пристани" означает, что продавец выполнил свои обязанности по поставке, когда товар, не прошедший таможенную очистку для импорта, предоставлен в распоряжение покупателя на пристани в названном порту назначения. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой и выгрузкой товара на пристань. Термин DEQ возлагает на покупателя обязанность таможенной очистки для импорта товара, также как и уплату налогов, пошлин и других сборов при импорте.

*Однако если стороны желают, чтобы продавец взял на себя все или часть расходов по импорту товара, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.*

Данный термин может применяться только при перевозке морским или внутренним водным транспортом или в смешанных перевозках, когда товар выгружается с судна на пристань в порту назначения. *Однако если стороны желают включить в обязанности продавца риски и расходы, связанные с перемещением товара с пристани в другое место (склад, терминал и т.д.) в порту либо за пределами порта должны быть использованы термины DPU и DDP*

DDU — delivered duty unpaid

Поставка без оплаты пошлины (...название места назначения)

Термин "Поставка без оплаты пошлины" означает, что продавец предоставит не прошедший таможенную очистку и неразгруженный с прибывшего транспортного средства товар в распоряжение покупателя в названном месте назначения. *Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара до этого места, за исключением (если это потребуется) любых сборов, собираемых для импорта в стране назначения (под словом "сборы" здесь подразумевается ответственность и риски за проведение таможенной очистки, а также за оплату таможенных формальностей, таможенных пошлин, налогов и других сборов). Ответственность за такие сборы должен нести покупатель, также как и за другие расходы и риски, возникшие в связи с тем, что он не смог вовремя пройти таможенную очистку для импорта.*

DDP — delivered duty paid

Поставка с оплатой пошлины (...название места назначения)

Термин "Поставка с оплатой пошлины" означает, что продавец предоставит прошедший таможенную очистку и неразгруженный с прибывшего транспортного средства товар в распоряжение покупателя в названном месте назначения. *Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара, включая (где это потребуется) любые сборы для импорта в страну назначения (под словом "сборы" здесь подразумевается ответственность и риски за проведение таможенной очистки, а также за оплату таможенных формальностей, таможенных пошлин, налогов и других сборов).*

*В то время как термин EXW возлагает на продавца минимальные обязанности, термин DDP предполагает максимальные обязанности продавца.*

Данный термин не может применяться, если продавец прямо или косвенно не может обеспечить получение импортной лицензии.

*Если стороны согласились об исключении из обязательств продавца некоторых из расходов, подлежащих оплате при импорте (таких, как налог на добавленную стоимость -НДС), это должно быть четко определено в контракте купли-продажи.*

# **ГРУЗОВЫЕ ТАРИФЫ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ**

*На речном транспорте тарифы на перевозку грузов и другие, связанные с перевозками услуги определяются пароходствами самостоятельно с учетом конъюнктуры рынка.*

*Тарифы речного транспорта классифицируется в зависимости от сферы применения, **от вида перевозок, от вида сообщений, партионности груза и дифференцированности по отдельным пароходствам или группам пароходства с одинаковыми или сходными условиями эксплуатации и уровнем себестоимости перевозок.** Это вызвано тем, что речной транспорт отличается обособленностью водных бассейнов, вследствие чего отдельные пароходства представляют собой замкнутые транспортные предприятия с различными навигационными условиями, техническим уровнем флота, различным составом грузооборота.*

В зависимости от сферы применения речные тарифы могут быть: **общими, исключительными, специальными и местными, по виду перевозок - тарифы на перевозку грузов, нефтяных грузов наливом в судах, а также буксировка леса в плотках, судов и других плавучих объектов.**

*Уровень тарифов зависит от размера партий грузов, предъявляемых к перевозке, и рационального использования перевозочной техники, от вида сообщения и вида пути, а также существующей железнодорожной связи между пунктами.*

В зависимости от размера, отправки, речные тарифы подразделяются на **судовые, сборные, мелкие и контейнерные отправки**; от вида сообщений - тарифы в водном **внутреннем**, в **прямом** водном и **смешанном** железнодорожно-водном сообщениях, от вида пути - тарифы по **магистральным путям и малым рекам**.

По внутреннему строению, речные тарифы различают **однообразные и дифференциальные**. Однообразный тариф характеризуется единой неизменной ставкой за 1 т-км, а дифференциальный - изменением тоннокилометровой ставки.

По внешнему виду речные тарифы (как и на железнодорожном транспорте) могут быть **табличными и схемными**.



**Благодарю за внимание**