**КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА**

На тему: «Расчет тарифа при осуществлении перевозок»

**Введение**

Цены являются важнейшим инструментом управления экономикой. Особенно возросла их роль в современных условиях, когда они стали одним из главных инструментов регулирования рыночной экономикой. Решение данной задачи требует постоянного совершенствования стратегий, форм и методов формирования цен, усиления их роли в стимулировании научно-технического прогресса, рациональном использовании ресурсов, ограничения темпов инфляции. Особое место занимают вопросы государственного регулирования уровней и соотношений цен, прежде всего на товары народного потребления.

Основные направления ценовой политики в Республике Беларусь на краткосрочную и долгосрочную перспективу нашли отражение в разработанной и принятой правительством в 1999 г. Концепции ценообразования в Республике Беларусь. Целью совершенствования системы ценообразования является создание такого механизма, который бы создал условия для эффективного использования ресурсов, повышения конкурентоспособности экономики, реализации приоритетов государственной экономической политики при одновременном сохранении равновесия на рынке и повышения на этой основе жизненного уровня населения. В социально ориентированной переходной экономике приоритетной задачей выступает достижение важнейших социальных результатов, в частности, обеспечение достойного прожиточного минимума, предоставление гражданам, в первую очередь, малообеспеченным, возможности приобретать в достаточном количестве товары первой необходимости.

Концепцией были определены главные составляющие политики цен на ближайшую и долгосрочную перспективу. В качестве принципов ценообразования определены:

* Сочетание свободных и регулируемых цен;
* Разграничение полномочий субъектов ценообразования по установлению и регулированию цен;
* Установление регулируемых цен на уровне, обеспечивающем субъектам хозяйствования покрытия экономически обоснованных затрат и получения достаточной для расширенного воспроизводства прибыли, при необходимости с предоставлением государственных дотаций и других мер государственной поддержки;
* Осуществление государственного контроля за законодательством о ценообразовании.

Правовые основы государственной политики в области ценообразования в республике, а также сфера применения свободного и регулируемого ценообразования, полномочия государственных органов, осуществляющих регулирование ценообразования и контроль за ним, были заложены в законе Республики Беларусь «О ценообразовании» (1999 г.). Этим же документом установлены права, обязанности и ответственность субъектов ценообразования, к которым отнесены предприятия с правом юридического лица, предприниматели, республиканские и местные органы государственного управления.

Республиканские органы государственного управления устанавливают цены на целый ряд товаров и услуг. В частности, министерство экономики утверждает цены на сырую нефть, природный и сжиженный газ, нефтепродукты, электроэнергию, отдельные социально значимые товары, продукцию оборонного значения, поставляемую по оборонному заказу, спирт, водку, квартплату, торговые наценки и некоторые другие товары и услуги.

Местным органам власти дано право регулировать цены и торговые наценки на социально значимые товары и услуги, реализуемые предприятиями на их территории, услуги тепло- и водоснабжении, канализации для предприятий, коммунальные услуги для населения, перевозку пассажиров городским транспортом, продукцию общественного питания и др.

В последние годы в республике использовались следующие основные способы государственного регулирования цен:

– установление предельных индексов изменение отпускных цен (тарифов) на товары, производимые в республике;

– определение предельных отпускных цен на перечень социально значимых товаров;

– обязательное обоснование цен отечественными предприятиями на производимую продукцию и импортируемые товары со стороны затрат, прибыли, налогов;

– установление фиксированных цен на продукцию базовых отраслей экономики, продукцию естественных монополий;

– установление предельных максимальных (такси, бытовые услуги) и минимальных (закупочные на сельскохозяйственную продукцию, алкогольные напитки, экспортируемые товары) цен;

– ограничение уровня рентабельности в ценах на социально значимые товары, продукцию предприятий, занимающих доминирующее положение на рынке;

– ограничение размеров оптовых и розничных торговых надбавок;

– обязательное обоснование цен при товарообменных операциях;

– индексация тарифов (на грузовые перевозки железнодорожным транспортом, коммунальные услуги), квартплаты с учетом инфляции;

– контроль за соблюдение законодательства о ценообразовании.

Следует заметить, что в условиях переходного периода используемые меры государственного ценового регулирования должны соответствовать целям антикризисного или антиинфляционного управления. Средства и способы ограничения цен должны быть достаточно просты и понятны на практике, не должны дублироваться, иначе возникает опасность получения обратного эффекта в виде скрытого потенциала роста цен.

**Исходные данные для расчета**

|  |  |
| --- | --- |
| **Показатели** | **Единицы** |
| Марка и модель грузового автомобиля | МАЗ-544005 |
| Марка и модель прицепа | МАЗ-9397 |
| Грузоподъемность автомобиля | 15 тонн |
| Расстояние перевозки по группам дорог | 28 км: по городу – 4, по загородным дорогам – 24, из них 20 – по асфальтированным дорогам, 4 – с гравийным покрытием |
| Расстояние подачи (нулевой пробег) | 5 км |
| Пробег автомобиля с начала эксплуатации | 380 тыс. км. |
| Амортизируемая стоимость автомобиля | 150 млн. руб. |
| Амортизируемая стоимость прицепа | 12 млн. руб |
| Стоимость используемого автомобильного топлива | 1620 руб. |
| Стоимость используемых шин | 350 тыс. руб. |

Коэффициент использования грузоподъемности – 0,6

Коэффициент использования пробега – 0,7.

**1. Расчет показателей транспортной работы за один автомобиле-день работы**

Количество ездок с грузом за смену (Ке) определяется по формуле:

Ке = Тр/(Де.гр/Кп\*Ст + Тп-р), (1.1)

Где Тр – продолжительность рабочего дня водителя за смену, ч.

Тр = 8 – Тп-з – Тп, (1.2)

Где 8 – продолжительность рабочего дня водителя за смену, ч;

Тп-з – подготовительно-заключительное время (с учетом времени предрейсового медицинского осмотра) равно 25 мин или 0.417 ч.

Тп – время на подачу подвижного состава заказчику, ч;

Тп = По/НПр, (1.3)

Где По-расстояние подачи (нулевой пробег), км;

НПр – расчетная норма пробега автомобиля, км/ч.

Согласно формулам 1.2 и 1.3 находим продолжительность рабочего дня водителя за смену:

Тр = 8 – 0,417 – 5/24 = 7,375 ч.

Де гр – длина ездки с грузом, км;

Кп – коэффициент использования пробега.

Тп-р – время простоя автомобиля под погрузкой-разгрузкой за одну ездку, ч.

Тп-р = (ГРа\*Кгр\*Нп-р)/60, (1.4)

Где ГРа – грузоподъемность автомобиля (автомобиля с прицепом), т;

Кгр – коэффициент использования грузоподъемности автомобиля в соответствии с классом перевозимого груза.

Нп-р – норма времени погрузки и разгрузки одной тонны груза, мин.

В соответствии с формулой 1.4 время простоя автомобиля под погрузкой-разгрузкой равно:

Тп-р = 15\*0,6\*3/60 = 0,45 ч

Расчетная норма пробега автомобиля на рассматриваемом маршруте в соответствии с пунктом 1.1:

Стм = ∑Пi\*Ст.i/Пс = (4\*24 + 20\*50 + 4\*38)/28 = 44,6 км/ч,

Количество еэдок в соответствии с формулой 1.1:

Ке = 7,375/(28/0,7\*44,6 + 0,45) = 5,46 поездки,

Пробег автомобиля за смену (Пс) в километрах определяется по формуле:

Пс = Ке\*Де.гр/Кп. (1.5)

Пс = 5,46\*28/0,7 = 218,4 км,

Общий пробег автомобиля за смену (Побщ) в километрах определяется по формуле:

Побщ = Пс + По (1.6)

Побщ = 218,4 + 5 =223,4 км,

Объем перевозок грузов автомобилем за смену (Огр) в тоннах рассчитывается по формуле:

Огр = Ке\*ГРа\*Кгр. (1.7)

Огр = 5,46\*15\*0,6 = 49,14 т,

Объем транспортной работы (грузооборот) за смену (ТР) в тонно-километрах:

ТР = Огр\*Де.гр. (1.8)

ТР = 49,14\*28 = 1375,92 ткм,

**2. Расчет себестоимости перевозок по статьям затрат**

*В статье «Заработная плата персонала по организации и осуществлению перевозок»* учитываются расходы на оплату труда водителей, ремонтных и вспомогательных рабочих, руководителей специалистов и служащих, непосредственно связанных с осуществлением перевозок, выполнением других транспортных работ и услуг.

Заработная плата ремонтных и вспомогательных рабочих может учитываться в статье «Ремонт и техническое обслуживание подвижного состава», заработная плата руководителей, специалистов и служащих может учитываться в статье «Общественные (накладные) расходы».

Заработная плата персонала по организации и осуществлению перевозок (ЗП) за один автомобиле-день работы подвижного состава определяется по формуле:

ЗП = ЗПв + ЗПр + ЗПс, (1.9)

Где ЗПв – заработная плата водителей, руб.;

ЗПр – заработная плата ремонтных и вспомогательных рабочих, руб.;

ЗПс – заработная платав руководителей, специалистов и служащих, руб.

Заработная плата водителей:

ЗПв = (Ктр\*ТС1р/Др)\*Кзп, (1.10)

Где Ктр – тарифный коэффициент водителей грузового автомобиля (автобуса) в зависимости от грузоподъемности этого автомобиля;

ТС1р – тарифная ставка первого разряда, действующая в организации, руб.;

Др – среднемесячное количество рабочих дней, установленное постановлением Министерством труда и социальной защиты Республики Беларусь на текущий календарный год для организаций с соответствующим режимом рабочего времени, дней;

Кзп – коэффициент, учитывающий премии за производственные результаты работы и специальные виды премий, доплаты и надбавки к заработной плате водителя и т.д.

Заработная плата водителей в соответствии с формулой 1.10:

ЗПв = 2,59\*173000/21,5 \*2,1 = 43765 руб.,

Заработная плата ремонтных и вспомогательных рабочих определяется по формуле:

ЗПр = Нзп\* ТС1р/РНрв \*Побщ/1000 \* Кнз, (1.11)

Где Нзп – норма затрат на заработную плату ремонтных и вспомогательных рабочих на 1000 км пробега, руб.

РНрв – расчетная среднемесячная норма рабочего времени, установленная постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь на текущий календарный год для организаций с соответствующим режимом рабочего времени, ч;

Кнз – коэффициент корректировки норм затрат в зависимости от типа подвижного состава.

ЗПр = (317,6\*0,99 +88,8) \*173000/171,5 \*223,4/1000 = 90864 руб.,

Заработная плата руководителей, специалистов и служащих определяется по формуле:

ЗПс = ЗПв \* Кс, (1.12)

Где Кс – коэффициент заработной платы руководителей, специалистов и служащих, приходящийся на 1 рубль заработной платы водителей.

ЗПс = 43765 \* 0,7 = 30636 руб.,

Заработная плата персонала по организации и осуществлению перевозок в соответствии с формулой 1.9:

ЗП = 43765 + 90864 + 30636 = 165265 руб.,

*В статье «Налоги и отчисления от средств на оплату труда»* отражаются:

Налоги и отчисления от средств на оплату труда (Озп) в размерах, установленных законодательством. Они определяются по формуле:

Озп = ЗП \* Нн/100, (1.13)

Где Нн – сумма нормативов налогов и отчислений от средств на оплату труда, %.

Озп = 165265 \*(35 + 4)/100 = 64453 руб.

*В статье «Топливо»* приводятся затраты на автомобильное топливо (Зт) исходя из расхода топлива в зависимости от пробега, выполненной транспортной работы и стоимости топлива:

Зт = Рт \* Цт, (1.14)

Где Рт – расход топлива на плановое задание, л;

Цт – цена 1 л автомобильного топлива без учета налога на добавленную стоимость, уплаченного при его приобретении, руб.

Расход топлива для грузовых автомобилей (кроме автосамосвалов) определяется по следующей формуле:

Рт = [(Нл + Нп\*Вп)/100 \*Побщ \* Клн + Нтр \* ТР/100 \* Клн + Нсо \* Тсо] \* Кг,(1.15)

Где Нл – норма увеличения линейного расхода топлива на одну тонну собственного веса прицепа (полуприцепа), л;

Вп – собственный вес прицепа (полуприцепа), т;

Клн – коэффициент корректировки линейных норм расхода топлива в зависимости от дорожных и климатических условий, работы в различных режимах и т.п.

Тсо – время работы специального оборудования, час;

Кг – коэффициент, учитывающий внутригаражный расход топлива. Принимает значение до 1,005.

Коэффициент корректировки линейных норм расхода топлива в зависимости от дорожных и прочих расходов определяется в данном случае следующим образом:

Клн = ∑Пгр \* Кт.i / Пгр, (1.16)

Клн = (4\*1,1 + 24\*0,85)/28 = 0,886,

Расход топлива определяем по формуле1.15:

Рт = [(26,8 + 1,3\*6,8)/100 \*223,4\*0,886 + 1,3\*1375,92/100\*0,886] \*1,005 = 86,8 л,

Таким образом, затраты на топливо в соответствии с формулой 1.14 составляют:

Зт = 86,8 \* 1620 = 140616 руб.,

*В статье «Смазочные и другие эксплуатационные материалы»* отражаются затраты на смазочные и другие эксплуатационные материалы (Зсм):

Зсм = Зт \*Нсм/100, (1.17)

Где Нсм – норма расхода смазочных и других эксплуатационных материалов на 1 рубль затрат на топливо, %.

Зсм = 140616 \* 5,76/100 \*1,2 = 9719 руб.,

Где 1,2 – повышающий коэффициент к норме расхода смазочных и других эксплуатационных материалов на работу с полуприцепом.

*В статье «Ремонт автомобильных шин»* учитываются затраты на ремонт и восстановление автомобильных шин (Зш):

Зш = Цш \*Кш \* Нш/100 \* Побщ/1000, (1.18)

Где Цш – цена одного комплекта автомобильных шин, руб.;

Кш – количество шин, установленных на автомобиле, ед;

Нш – норма износа шин в процентах на 1000 км пробега к стоимости шин. Определяется в соответствии с Правилами эксплуатации автомобильных шин, утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21 декабря 2000 г. №52, по формуле:

Нша = 1000/(НПэ\*Кэ) \* 100%, (1.19)

Где НПэ – эксплуатационная норма пробега одной шины до списания, км. Принимается в соответствии с Правилами эксплуатации автомобильных шин;

Кэ – коэффициент, учитывающий условия эксплуатации подвижного состава.

Норма износа шин автомобиля-тягача в соответствии с формулой 1.19:

Нша = 1000/ 93000\*1,0 \*100 = 1,195%,

Затраты на ремонт и восстановление шин автомобиля-тягача в соответствии с формулой 1.18 составляет:

Заш = 350000\*6\* 1,195/100 \* 223,4/1000 = 5606 руб.,

Аналогичным образом определяются норма износа и затраты на ремонт и восстановление автомобильных шин полуприцепа:

Нпш = 1000/НПэ \* Кпэ \*100%;

Нпш = 1000/93000\*0,9 \* 100 = 1,075%,

Зпш = Цш\*Кпш\*Нпш/100\*Побщ/1000;

Зпш = 350000\*8\*1,075/100\*223,4/1000 = 6724 руб.,

Затраты на ремонт и восстановление шин в целом по автопоезду определяются суммированием затрат на ремонт и восстановление шин автомобиля-тягача и полуприцепа:

Зш = Заш + Зпш;

Зш = 5606 + 6724 = 12330 руб.,

*В статье «Ремонт и техническое обслуживание подвижного состава»* определены материальные затраты на техническое обслуживание, текущий и капитальный ремонт автомобилей (Зр):

Зр = НЗзч \* Побщ/1000 \*Иц/100 \*Кнз, (1.20)

Где НЗзч – норма затраты на запасные части, узлы, агрегаты и материалы для технического обслуживания и ремонта подвижного состава, тыс. руб. на 1000 км пробега.

Иц – индекс цен производителей промышленной продукции производственно-технического назначения на момент расчета тарифов нарастающим итогом к декабрю 2001 года, %.

Зр = (53031\*0,99 + 21278) \* 223,4/1000 \* 196/100 = 32305 руб.,

*В статье «Амортизация основных средств»* производится расчет амортизации основных средств (АОос):

АОос = АО \* Кп.ос, (1.21)

Где АО – амортизационные отчисления на полное восстановление подвижного состава (автомобилей, прицепов, полуприцепов), руб.;

Кп.ос – коэффициент, учитывающий сумму амортизации прочих основных средств, приходящихся на данный вид перевозок. Определяется отношением общей суммы амортизационных отчислений по прочим основным средствам к сумме амортизационных отчислений на полное восстановление подвижного состава.

Амортизационные отчисления на полное восстановление автотягача (АОа) определяется по принятому в организации производительному методу в соответствии со следующей формулой:

АОа = Ва \* Нао/100 \* Побщ/1000 \* Ка, (1.22)

Где Ва – амортизируемая стоимость автомобиля, руб.;

Нао – норма амортизируемых отчислений, %;

Ка – коэффициент корректировки норм амортизации подвижного состава в зависимости от условий эксплуатации.

АОа = 150000000\*0,17/100 \*223,4 /1000 \*1,1 = 62664 руб.,

Амортизационные отчисления на полное восстановление полуприцепа определяются линейным способом:

АОп = Вп/Дгр \*Нао/100 \* Кп,

Где Дгр – количество рабочих дней в году.

Нао – норма амортизационных отчислений, %.

АОп = 12000000/250 \*10/100 \* 0,7 = 3360 руб.,

Амортизационные отчисления на полное восстановление основных средств в соответствии с формулой 1.21 составят:

АОос = (62664 + 3360) \* 1,4 = 92434 руб.,

*В статье «Общехозяйственные (накладные) расходы»* определяются расходы (Зн) без учета налогов, включаемых в себестоимость, и фонда заработной платы административно-управленческого персонала при условии, что он включен в общий фонд оплаты труда, по одной из следующих формул:

Зн = ЗПв \* Кох или Зн = ЗП \* Коп, (1.23)

Где Кох, Коп – коэффициенты, учитывающие общехозяйственные расходы, соответственно приходящиеся на 1 рубль заработной платы водителей или персонала по организации и осуществлению перевозок.

Зн = 43765 \* 0,8 = 35012 руб.,

Кроме перечисленных затрат, в себестоимость включаются также налоги и платежи (Нвр), предусмотренные действующим законодательством. В нашем случае они составляют условно:

Нвр = 1256 руб.,

Себестоимость перевозок (З) определяется как сумма вышеперечисленных затрат по статьям с включением налогов и платежей:

З = ЗП + Озп + Зт + Зсм + Зш + Зр + АОос + Зн + Нвр, (1.24)

З = 165265 + 64453 + 140616 + 9719 + 12330 + 32305 + 92434 + 35012 + 1256 = 553390 руб.

**3. Расчет прибыли**

Плановая прибыль (ПР) определяется по формуле:

ПР = З \* РН/100, (1.25)

Где РН – рентабельность перевозок нормативная (планируемая), %.

ПР = 553390 \* 30/100 = 166017 руб.

**4. Расчет стоимости перевозки**

Стоимость перевозки (СТп) определяется как сумма себестоимости, прибыли и налогов, сборов и отчислений, уплачиваемых из выручки (Нвр):

СТп = З + ПР+ Нвр, (1.26)

Налоги, сборы и отчисления, уплачиваемые из выручки, исчисляются в соответствии с действующим законодательством и в нашем случае составляют:

Нвр = 8301 + 39844 = 48145 руб.,

Стоимость перевозки с учетом налога на добавленную стоимость (СТНДС) определяется по формуле:

СТНДС = СТп \* (100 + Нндс)/100, (1.27)

Где Нндс – ставка налога на добавленную стоимость, %.

Стоимость перевозки в соответствии с формулой 1.26 составляет:

СТп = 553390 + 166017 + 48145 = 767552 руб.,

А стоимость перевозки с учетом НДС:

СТНДС = 767552 \* (100 + 18)/100 = 905711 руб.

**5. Расчет тарифа**

Для определения тарифа необходимую единицу измерения полученная стоимость перевозки делится на соответствующий объем транспортной работы:

– тариф за 1 тонну:

Тт = СТНДС/Огр, (1.28)

Тт = 905711/49,14 = 18431,2 руб./т;

– тариф за 1 отправку груза:

Тк = СТНДС/Ке, (1.29)

Тк = 905711/5,46 = 165881,1 руб./ездку;

– тариф за 1 тонно-км:

Ттр = СТНДС/ТР, (1.30)

Ттр = 905711/1375,92 = 658,2 руб./ткм.;

– тариф за 1 км пробега:

Ткм = СТНДС/Побщ, (1.31)

Ткм = 905711/223,4 = 4054,2 руб./км.

**Заключение**

В данной контрольной работе был проведен расчет тарифов при применении сдельной системы оплаты труда за перевозку грузов автомобильным транспортом. К сдельным перевозкам относятся перевозки грузов, по которым организован учет транспортной работы в тоннах или возможен учет путем замера, взвешивания, геодезического замера. При применении сдельной системы оплаты за перевозку грузов автомобильным транспортом тарифы рассчитываются на любой выбранный перевозчиком показатель измерения транспортной работы.

Определена себестоимость перевозок груза с использованием автомобиля МАЗ-544005 с полуприцепом МАЗ-9397, которая составила 553390 руб. Исходя из сложившихся затрат и планируемой рентабельности предприятия, рассчитана сумма прибыли за осуществление перевозок, составляющая – 166017 руб.

Произведен расчет стоимости перевозки груза с учетом НДС, которая составила 905711 руб. Используя полученную сумму стоимости перевозки определены следующие тарифы:

* Тариф за 1 тонну – 18431,2 руб./т;
* Тариф за одну отправку груза – 165881,1 руб./ездку;
* Тариф за 1 км пробега – 4054,2 руб./км;
* Тариф за 1 тонно-км – 658,2 руб./ткм.

**Список использованных источников**

1. Лазаревич И.М. Кохнович И.Н. Ценообразование – Мн., Изд-во МИУ, 2006 г.
2. Молокович А.Д., Антюшеня В.Д., Соловьева Т.Е. Ценообразование – учебно-методическое пособие, Мн., 2006 г.
3. Полещук И.И. Ценообразование – учебно-методическое пособие.