Федеральное агентство образования

Камская государственная инженерно-экономическая академия

Кафедра «Эксплуатация автомобильного транспорта»

**Курсовая работа**

по дисциплине: «Основы логистики»

на тему: «Принципы построения транспортных тарифов в условиях рыночной экономики»

Выполнил: студент гр.4428-с

Хасаншин И.М.

Проверил: доцент Барыкин А.Ю.

г. Набережные Челны,

2006 г.

**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ

Глава 1. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ В ЛОГИСТИКЕ

1.1. Экономическая сущность транспортных тарифов

1.2. Правила формирования транспортных тарифов

Глава 2. СКВОЗНОЙ ТАРИФ КАК ИНСТРУМЕНТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

2.1. Понятие сквозного тарифа

2.2. Эффективность использования сквозного тарифа

Глава 3. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ НА ТРАНСПОРТЕ

3.1. Специфика регулирования при определении тарифов

3.2. Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

**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.

Один из существен­ных факторов, влияющих на выбор перевозчика, является сто­имость перевозки. Борьба за клиентов, неизбежная *в условиях конкуренции*, также может вносить коррективы в транспорт­ные тарифы. Например, железные дороги Российской Федера­ции испытывают сегодня серьезную конкуренцию автомобиль­ного транспорта в области перевозок небольших партий грузов так называемых мелких и малотоннажных отправок. Это оказы­вает сдерживающее влияние нарост соответствующих железно­дорожных тарифов.

Транспорт как систему можно представить в различных видах и формах построения.

В результате формирования современного рынка транс­портных услуг роль транспортных тарифов повышается. В связи с этим актуальна информация, связанная с происходящи­ми изменениями в уровне транспортных тарифов, в коли­чественных и качественных характеристиках тарифных сис­тем.

**Целью** курсовой работы является изучение особенностей принципа построения тарифов на транспорт в условиях рыночной экономики.

В процессе изучения ставятся следующие **задачи:**

1. Понять сущность тарифной системы и способы ее формирования;

2. Определить влияние транспортного тарифа на конкурентоспособность организации;

3. Рассмотреть как осуществляется государственное регулирование тарифов на транспорт;

**Глава 1. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ В ЛОГИСТИКЕ**

* 1. **. Экономическая сущность и формирование транспортных тарифов**

Расчеты за услуги, оказываемые транспортными организа­циями, осуществляются с помощью транспортных тарифов. Та­рифы включают в себя:

* платы, взыскиваемые за перевозку грузов;
* сборы за дополнительные операции, связанные с перевоз­кой грузов;
* правила исчисления плат и сборов.

Как экономическая категория транспортные тарифы явля­ются формой цены на продукцию транспорта. Их построение должно обеспечивать:

* транспортному предприятию — возмещение эксплуатаци­онных расходов и возможность получения прибыли;
* покупателю транспортных услуг — возможность покрытия транспортных расходов.

Один из существен­ных *факторов*, влияющих на выбор перевозчика, является *сто­имость перевозки*. Борьба за клиентов, неизбежная в условиях конкуренции, также может вносить коррективы в транспорт­ные тарифы. Например, железные дороги Российской Федера­ции испытывают сегодня серьезную конкуренцию автомобиль­ного транспорта в области перевозок небольших партий грузов так называемых мелких и малотоннажных отправок. Это оказы­вает сдерживающее влияние нарост соответствующих железно­дорожных тарифов. [2, с. 345]

*Умелым регулированием уровня тарифных ставок* различных сборов можно стимулировать также спрос па дополни­тельные услуги, связанные с перевозкой грузов. Например, от­носительное снижение в феврале 1994 г. уровня ставок сбора за охрану и сопровождение грузов подразделениями военизирован­ной охраны министерства путей сообщения позволило увеличить спрос на эту услугу и повысить сохранность перевозимых гру­зов.

Системы тарифов на различных видах транспорта имеют свои особенности. Остановимся на их краткой характеристике.

**На железнодорожном транспорте** для определения стои­мости перевозки грузов используют *общие, исключительные, льготные и местные тарифы.*

***Общие тарифы*** — это основной вид тарифов. С их помо­щью определяется стоимость перевозки основной массы грузов.

***Исключительными тарифами*** называются тарифы, которые устанавливаются с отклонением от общих тарифов в ви­де специальных надбавок или скидок. Эти тарифы могут быть повышенными или пониженными. Они распространяются, как правило, лишь на конкретные грузы. Исключительные тарифы позволяют влиять на размещение промышленности, так как с их помощью можно регулировать стоимость перевозки отдель­ных видов сырья, например, каменного угля, кварцитов, руды и т.п. Повышая или понижая с помощью исключительных тари­фов стоимость перевозок в различные периоды года, добиваются снижения уровня неравномерности перевозок на железных доро­гах. Этой же цели служат исключительные пониженные тари­фы на перевозку грузов в устойчивых направлениях движения порожних вагонов и контейнеров. [2, с. 346]

***Льготные тарифы*** применяются при перевозке грузов для определенных целей, а также грузов для самих железных дорог.

***Местные тарифы*** устанавливают начальники отдель­ных железных дорог. Эти тарифы, включающие в себя размеры плат за перевозку грузов и ставки различных сборов, действуют в пределах данной железной дороги.

Кроме провозной платы железная дорога взимает с грузополучателей и грузоотправителей платы за дополнительные услу­ги, связанные с перевозкой грузов. Эти платы называются сбо­рами и взыскиваются за выполнение силами железной дороги следующих операций: за хранение, взвешивание или проверку веса груза, за подачу или уборку вагонов, их дезинсекцию, за экспедирование грузов, погрузочно-разгрузочные работы, а так­же за ряд других операций.

**1.2. Правила формирования транспортных тарифов**

Перечислим *основные факторы*, от которых зависит размер платы при перевозке грузов по железной дороге.

**Вид отправки**. По железной дороге груз может быть отпра­влен повагонной, контейнерной, малотоннажной – весом до 25 тонн и объемом до полувагона, и мелкой отправкой – весом до 10 тонн и объемом до 1/3 вместимости вагона.

**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 за. расстояние по кратчайшему направлению, так называемое та­рифное расстояние — при перевозках грузов грузовой или боль­шой скоростью либо за, действительно пройденное расстояние – в случае перевозки негабаритных грузов или перевозки грузов пассажирской скоростью. [2, с. 347]

**Тип вагона**, в котором осуществляется перевозка груза. По железной дороге груз может перевозиться в универсальных, спе­циализированных или изотермических вагонах, в цистернах или на платформах. Размер провозной платы в каждом случае будет различным.

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

**Количество перевозимого груза** - фактор, также оказыва­ющий существенное влияние на стоимость перевозки.

*На автомобильном транспорте* для определения стоимости перевозки грузов 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 подразделяют на четыре класса;
    - грузоподъемность автомобиля;
    - общий пробег;
    - время использования автомобиля;
    - тип автомобиля;
    - район, в котором осуществляется перевозка и др. факторы.

Каждый из тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом учитывает не всю совокупность факторов, а лишь некоторые из них, наиболее существенные в условиях конкрет­ной перевозки. Например, для расчета, стоимости перевозки по сдельному тарифу необходимо принять во внимание расстояние перевозки, массу груза и его класс, характеризующий степень использования грузоподъемности автомобиля. При расчетах по тарифу за повременное пользование грузовыми автомобилями учитывают грузоподъемность автомобиля, время его использо­вания и общий пробег.

Во всех случаях на размер платы за использование автомоби­ля оказывает влияние район, в котором осуществляется перевоз­ка. Это объясняется устойчивыми различиями в уровне себесто­имости перевозок грузов по районам. Коррективы в тарифную стоимость вносятся с помощью так называемых поясных попра­вочных коэффициентов. [2, с. 347]

На *речном транспорте тарифы* на перевозки грузов, сбо­ры за перегрузочные работы и другие связанные с перевозками услуги определяются пароходствами\* самостоятельно с учетом, конъюнктуры рынка. В основу расчета размера тарифа закла­дывается себестоимость услуг, прогнозируемая на период вве­дения тарифов и сборов в действие, а также предельный уровень рентабельности, установленный действующим законода­тельством. Потребители транспортных услуг вправе запросить от пароходств и портов экономическое обоснование предлагае­мых ими тарифов.

На *морском, транспорте* оплата за перевозку грузов осуще­ствляется *либо по тарифу, либо по фрахтовой ставке.*

Если груз следует по направлению устойчивого грузового по­тока, то перевозка осуществляется системой линейного судоход­ства. При этом груз движется по расписанию и оплачивается по объявленному тарифу.

В том случае, когда при выполнении перевозки работа гру­зовых судов не-связана с постоянными районами плавания, с по­стоянными портами погрузки и выгрузки, не ограничена опре­деленным видом груза, то перевозка оплачивается по фрахто­вой ставке. Фрахтовая ставка устанавливается в зависимости от конъюнктуры фрахтового рынка\* и обычно зависит от вида и транспортных характеристик груза, условий рейса и связан­ных с ним расходов.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* **Пароходство** — транспортная организация, осуществляющая перевоз­ку пассажиров и грузов по водным путям. В ее ведении находятся флот, порты-пристани и судоремонтные предприятия. Пароходство несет ответ­ственность перед грузоотправителями и грузополучателями за своевремен­ную доставку и сохранность грузов.

\* **Фрахтовый рынок** — рынок продукции судоходства. Международный характер торгового мореплавания и широкое международное разделение труда привели к объединению ранее существовавших изолированных друг от друга местных фрахтовых рынков в мировой фрахтовый рынок.

**Глава 2. СКВОЗНОЙ ТАРИФ КАК ИНСТРУМЕНТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ**

**2.1. Понятие сквозного тарифа**

Разница в цене груза, поступивше­го к оптовому покупателю товара, в пункте его реализации и цене груза предъявленного перевозчику в пункте его производства, является сквозным тарифом, т. е в сквозной тариф входят все расходы, связанные с перемещением единицы товара из пункта А в пункт Б: транспортные тарифы + таможенные сборы + тарифы за погрузочно-выгрузочные операции + сборы за хранение + маржа экспедитора и т. д.

Для обеспечения конкурентоспо­собности перевозимых грузов при формировании тарифной политики в меж­дународном сообщении должны приме­няться следующие принципы:

—дифференциация тарифов по родам грузов с учетом платежеспособного спроса на перевозки;

—дифференциация тарифов в зави­симости от дальности и направлений перевозок, в том числе с учетом нали­чия альтернативных, конкурентных на­правлений одним из видов транспорта (автомобильный, водный транспорт, железная дорога).

Актуальность совершенствования ценовой политики в транспортной отрасли определяется еще и тем, что до­ля транспорта в валовом внутреннем продукте России составляет 10,5 %, что значительно превышает аналогичный показатель в таких развитых странах, как США, Япония, Германия и Великобритания. [7, с. 40]

Первоначально расчеты сквозных тарифов были произведены комплексно: за перевозки с участием железно­дорожного транспорта и автотранспор­та.

Еще в 1995г. по заказу Минтранса России разработан комплекс программ по расчету провозной платы в смешан­ном железнодорожно-автомобильном сообщении.

При разработке задачи учтены ус­ловия государственного регулирования цен на перевозки железнодорожным транспортом и свободного формирова­ния тарифов на автомобильном транс­порте в рыночных условиях.

Комплекс ориентирован, в первую очередь, на грузоотправители и экспедиторов, осуществляющих перевозки грузом внутри России с использовани­ем железной дороги и автомобильного транспорта, включая стоимость экспе­диторских услуг, погрузочно-разгрузочных работ, охрану груза и др.

Тариф за перевозки железнодорож­ным транспортом рассчитывается по Прейскуранту 10-01, базовые ставки которого дифференцированы по даль­ности перевозок, роду подвижного со­става, роду груза, технологии перево­зок груза, скорости доставки. Тариф за перевозки автомобильным транспор­том рассчитывается на основе себес­тоимости перевозок и нормативной прибыли. Себестоимость перевозок автомобильным транспортом диффе­ренцирована по технологии перевозок грузов, типу и грузоподъемности авто­мобиля, роду груза.

Программы позволяют быстро и эффективно сравнить цену перевозки груза автомобильным и железнодорож­ным транспортом во внутреннем сооб­щении, позволяя сделать выбор вари­антов перевозок.

Работа может представлять боль­шой интерес для экспедиторов, отделов маркетинга, бирж, предприятий желез­нодорожного и автомобильного транс­порта. По мере выхода России из эко­номического кризиса сопоставление затрат на перевозку грузов на разных видах транспорта начнет все более влиять на конкурентоспособность ви­дов транспорта, поэтому данная зада­ча в будущем будет приобретать все большее значение. [7, с. 40]

Взаимодействие МПС России и Минтранса России в области установ­ления сквозных тарифов на внешнетор­говые перевозки, наметившееся в 1998 г. показало эффективность прово­димой совместной работы. Объемы пе­ревозок грузов через российские пор­ты за 8 месяцев 1999г. к соответству­ющему периоду прошлого года возрос­ли на 51,7 %, или 12,4 млн. т.

В целях развития системы форми­рования сквозных тарифов необходи­мо дальнейшее решение задачи по рас­чету автомобильно-железнодорожных тарифов, дополнив ее возможностями по расчету международных тарифов, тарифов на внутреннем водном транс­порте, наличием ставок за перевалку грузов в морских портах.

Заказчика для выполнения такой задачи, к сожалению, до сих пор не нашлось.

**2.2. Эффективность использования сквозного тарифа**

В течение 1998 1999 гг. МПС России и Минтранс России по­стоянно проводят совместную работу, направленную на создание условии более полного использования потенциала транспортных предприятий страны при осуществлении внешнеторговых пере­возок.

При этом основой тарифной поли­тики железных дорог на между- народные перевозки является концепция объявления предельного уровня базовых ставок тарифной политики на ежегодных тарифных конференциях. Такой порядок согласован главами правительств СНГ. При прове­дении гибкой тарифной политики каждая железнодорожная администра­ция в целях обеспечения конкуренто­способности перевозок име­ет право понижать объявленный уровень ставок тарифов в зависимости от экономической целесообразности для железной дороги. Право повышать объявленный уровень тарифов желез­нодорожные администрации практиче­ски не используют.

Ставки за переработку грузов в портах публично не объявляются. Это приводит к определенным сложностям при разработке сквозных тарифов, ко­торые согласовываются на принципах паритетности цен на товары и тарифов на соответствующие перевозки. [7, с. 40]

Подготовка экономического обос­нования снижения тарифов на перевозки грузов подчас приводит к слож­ному «добыванию» объективной информации о тарифах на перевозки гру­зов различными видами транспорта.

Для организации международных перевозок важно правильно оценить всю логистическую цепь перемещения внешнеторговых товаров, от упаковки, хранения, погрузки, доставки разными видами транспорта с соответствующи­ми перевозками до конечного пункта потребителя или консигнационного тер­минала с последующим развозом.

Нередко сам железнодорожный тариф занимает в суммарной стоимости этих логистических операций незначи­тельный удельный вес. Однако во мно­гих случаях экономические интересы партнеров при формировании тарифов и сборов находятся в сфере разных ин­тересов. Под давлением отдельных участников перевозки некоторые став­ки неоправданно завышаются. Эффективным сквозной тариф будет только в том случае, если все хозяйствующие субъекты будут заинтересованы в боль­шей или меньшей мере в использова­нии конкретной транспортно-технологической схемы.

Одним из критериев до­пуска на рынок транспортных услуг того или иного пере­возчика должно быть публичное объявление пусть даже максимального уровня тарифов по перечню услуг, предоставляемых перевозчиком. Право для снижения тарифов остается за пе­ревозчиком. Это облегчит процесс вы­бора перевозчика для грузоотправите­лей и создаст определенные стимулы для здоровой конкуренции среди пере­возчиков, в противном случае желез­ные дороги, объявившие тарифы на пе­ревозки в печати, зачастую, становят­ся донором для смежников, но чаще всего экспедиторов, которые разницу в снижении тарифов на железнодорожном транспорте закладывают себе в рост тарифа, маржу.

1999 г. можно охарак­теризовать как год начала целенаправ­ленной работы по стабили­зации и снижению транспортных тарифов, сборов и издержек. Впервые в отечественной практике были проведе­ны два тарифных съезда с участием транспортников и основных потребите­лей транспортных услуг. Также впервые начат конструктивный диалог МПС России и Минтранса России по разра­ботке эффективных *сквозных тарифов* для российской внешней торговли. [7, с. 41]

Необходимо подчеркнуть, что оте­чественный железнодорожный транс­порт, особенно с приходом рынка, пе­рестает доминировать на ряде сегмен­тов. Свободная торговля предъявляет новые требования к партионности и скорости доставки, добиваясь эконо­мии на процентах за банковский кре­дит и хранение товаров, а значит, все шире использует автотранспорт, в пер­вую очередь, при импортных постав­ках. Тысячи 20-тонных контейнеров до­ставляются из Архангельского порта в Москву автотранспортом на расстоя­ние 1,1 тыс. км. С еще большей дально­стью перевозятся по автодорогам им­портные продовольственные товары из Новороссийска, например, в Москву (1,6 тыс. км) и Санкт-Петербург (2,2 тыс. км). Из-за низкой себестоимости нередко предпочтение отдается судам смешанного плавания «река - море», а значительные грузопотоки нефти и нефтепродуктов уже переключены на трубопроводы. [7, с. 41]

Поскольку уровень тарифов на международные перевозки ограничен мировыми ценами, превышение кото­рых с учетом транспортного фактора лишает возможности сбыта товаров на внешнем рынке, эта сфера по существу является вполне конкурентной.

Конкурентная среда существует и на внутренних направлениях, где параллельно проле­гают коммуникации других видов транспорта, в том числе вод­ные пути со­общения в пе­риод навига­ции.

На состояв­шихся тарифных съездах впервые за всю историю комплексно по­ставлен вопрос о совершенствовании методов государственного регулирова­ния цен и тарифов на услуги не только отдельных видов транспорта, но и транспортной системы в целом, о воз­можностях повышения эффективности ее функционирования, и как следствие – благоприятного воздействия на эко­номические результаты деятельности народного хозяйства страны.

Транспортный тариф нельзя фор­мировать изолированно от цены това­ра, от ситуации на российских и миро­вых товарных рынках, от экономичес­кого положения предприятий транспор­та и всех участников процесса перево­зок При организации перевозок гру­зов двумя и более видами транспорта тарифная политика должна отвечать следующим основным требованиям:

* стабильность уровня тарифных ста­вок при международных перевозках, выраженных в свободно конвертируе­мой валюте;
* обеспечение конкурентоспособнос­ти перевозимых товаров на рынках сбыта;
* создание тарифами предпосылок для поддержки российских товаропро­изводителей и экономики страны. [7, с. 41]

Следующий стратегический прин­цип тарифной политики состоит в пари­тетности цен и тарифов соответственно у производителей и на всех видах транспорта, участвующих в смешанных и международных перевозках. Гиб­кость тарифной политики во внутрен­нем сообщении достигается путем уче­та платежеспособного спроса россий­ских производителей. В международ­ном сообщении тарифная политика опирается на мировые рыночные фак­торы и прежде всего – цены! Сбаланси­рованное сочетание внутренних и меж­дународных тарифных факторов долж­но обеспечивать надежное финансиро­вание производственно-хозяйственно­го комплекса предприятий транспорта и стабильные отчисления в бюджеты.

Необходим повсеместный подход к практике применения публичных тари­фов. Это поможет исключить ценовую дискриминацию и тарифные сговоры, а главное - поставит на место многочис­ленных «квазипосредников», диктую­щих подчас цены, невыгодные ни пере­возчику, ни клиентуре, и создающие питательную среду для незаконных, криминальных проявлений на транс­порте.

Проведение гибкой тарифной поли­тики в условиях снижения спроса на перевозки позволяло поддерживать экономику предприятий транспорта в рамках простого воспроизводства. Од­ной из задач тарифной политики, и в первую очередь, при международных перевозках, является обеспечение вы­хода транспортных предприятий на но­вый этап - этап расширенного воспроизводства. В первую очередь, это касается проблем формирования сквозных тарифов.

**Глава 3. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ НА ТРАНСПОРТЕ**

**3.1. Специфика регулирования при определении тарифов**

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.

Основной *целью* государственного регулирования тари­фов на транспорте является *реализация тарифной полити­ки*, стимулирующей эффективную работу транспортных отраслей и обеспечивающей баланс интересов транспорта и потребителей транспортных услуг.

При определении цен (тарифов) на транспорте регулиру­ющие органы реализуют следующие *функции*:

**на федеральном уровне** — осуществляют создание норма­тивно-правовой и методической базы ценовой или тариф­ной политики, соответствующей современным условиям; установление цен и тарифов, регулируемых на федераль­ном уровне; осуществляют мониторинг цен и тарифов на транспорте; проводят корректировку цен (тарифов) с уче­том экономической ситуации; ведут реестр субъектов на транспорте, в отношении которых осуществляется государ­ственное регулирование и контроль.

**на уровне субъектов Российской Федерации** — осуществ­ляют в пределах своей компетенции разработку региональ­ной нормативно-методической и правовой базы формиро­вания цен и тарифов на транспорте; определяют перечни видов услуг, которые устанавливаются и регулируются на региональном уровне; проводят мониторинг цен и тарифов по муниципальным образованиям и предприятиям — мо­нополистам транспортных услуг.

При регулировании цен (тарифов) на услуги транспор­та применяются следующие *методы* ценового регулирова­ния: [14, с. 67]

– установление или ограничение уровней тарифов или их составляющих (прибыли, рентабельности), методы текущей корректировки тарифов, совершенствование тарифных сис­тем и другие.

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.

Все ценообразующие факторы можно разделить на две основные группы.

**Общеэкономические**:

– изменения в налоговой и амортизационной политике, в том числе размеров обязательных отчислений и платежей в бюджет;

– изменение общей конъюнктуры финансового рынка;

– обеспечение более благоприятных условий конкурен­тоспособности российского экспорта на мировом рынке;

– изменения нормативных правовых актов, регулирую­щих величину затрат на услуги транспорта, оплату труда и цены на потребляемую транспортом продукцию;

– общий уровень инфляции.

**Отраслевые:**

– изменения в объемах и в структуре перевозок и других видах работ транспорта;

– резервы снижения собственных затрат транспорта;

– изменения в номенклатуре расходов и распределении затрат по видам работ и услуг;

– результаты структурного реформирования в транспортных отраслях, в управлении и в формах собственности. [14, с. 67]

Транспорт как систему можно представить в различных видах и формах построения.

Виды транспортных тарифов подразделяются на: *общие (основные), исключительные, льготные и специальные.*

**Общими (основными)** являются тарифы, которые приме­няются на все перевозки грузов на каждом виде транспорта.

**Исключительными** называются тарифы, которые уста­новлены на перевозку определенных грузов в конкретных корреспонденциях внутри данного вида транспорта или в смешанном сообщении с участием нескольких видов транс­порта. Исключительные тарифы подразделяются на пони­женные и повышенные против общих.

**Льготные** — это, по существу, исключительные пони­женные тарифы против общих, которые устанавливаются на перевозку только отдельных грузов, следующих в адрес опре­деленных организаций исходя из общей экономической по­литики Правительства Российской Федерации по отношению к отдельным отраслям народного хозяйства и регионам.

**Специальные тарифы** — устанавливаются на специфичес­кие виды работ и операций, характерные только для данно­го вида транспорта и являющиеся, по существу, техноло­гическими.

Разновидностью общих тарифов являются **местные тари­фы**, поскольку они, как правило, распространяются на пе­ревозки всех грузов в пределах данной железной дороги или одного пароходства.

По форме построения тарифы подразделяются на: *диф­ференциальные, пропорциональные и аккордные.* [14, с. 67]

**Дифференциальными** называются тарифы, тарифные став­ки которых за единицу транспортной продукции (обычно за 10 т-км или 10 т-миль) изменяются и 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.

В результате формирования современного рынка транс­портных услуг роль транспортных тарифов повышается. В связи с этим актуальна информация, связанная с происходящи­ми изменениями в уровне транспортных тарифов, в коли­чественных и качественных характеристиках тарифных сис­тем. В табл. 1 показана динамика объемов перевозок грузов на различных видах транспорта за период 1991-2000 годы.

Таблица 1.

**Объемы перевозки грузов по видам транспорта**

**общего пользования, млн. т 1**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Годы** | **Транспорт, всего** | **В том числе** | | | | |
| **Железнодорожный** | **Автомобильный** | **Морской** | **Внутренний водный** | **Воздушный** |
| 1991  1992  1993  1994  1995  1996  1997  1998  1999  2000 | 5308  3902  4217  3051  2675  2068  1785  1548  1405  1550 | 1957  1640  1348  1058  1028  912  887  834  756  841 | 2731  1862  2570  1767  1441  1002  747  584  525  558 | 104  91  83  70  65  54  49  36  34  32 | 514  308  215  155  140  100  101  93  90  118,7 | 2,2  1,4  0,9  0,7  0,6  0,5  0,6  0,5  0,5  0,6 |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**¹** По данным Госкомстата РФ

Из таблицы следует, что по сравнению с 1991 г. пере­возки грузов в 200 г. сократились более чем в 3 раза. В то же время в 2000 г. наблюдалось увеличение объемов перевози­мых грузов предприятиями всех видов транспортов по срав­нению с 1999 г. на 10%. [14, с. 68]

Наибольшее увеличение объемов перевозок в 2000 г. на­блюдалось на железнодорожном, автомобильном и речном транспорте — 11,3%, 6,3% и 15,5% соответственно.

Ведение дифференциации базовой сетки Единых тари­фов на перевозку грузов железнодорожным транспортом и введение ряда скидок на отдельные вилы перевозимой про­дукции изменили структуру перевозок грузов. Структура железнодорожных перевозок во внутригосударственном со­общении по основным грузам представлена в табл.2.

Таблица 2.

**Объемы перевозок отдельных видов грузов железнодорожным транспортом, тыс. т 1**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Вид груза** | **Годы** | | | | | | | | | |
| **1991** | **1992** | **1993** | **1994** | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** |
| Каменный уголь  Кокс  Нефтяные грузы  Руда железная и марганцевая  Руда цветная и серное сырье  Черные металлы  Химические и минеральные удобрения | 341,0  10,1  234,9  96,4  26,2  118,6  69,1 | 322,0  10,9  212,2  89,8  27,1  94,6  51,7 | 283,2  9,1  190,1  82,3  23,1  82,4  38,6 | 252,8  7,8  156,6  66,4  18,4  66,4  28,9 | 245,7  8,2  150,0  66,5  21,1  66,5  32,0 | 230,5  7,0  145,4  60,6  15,3  60,6  28,1 | 219,2  7,8  144,2  48,3  17,2  48,3  29,4 | 208,9  7,4  135,0  72,0  16,4  43,7  28,3 | 223,4  7,5  140,9  71,0  16,2  43,5  33,4 | 241,4  10,3  154,1  89,6  21,1  62,0  35,3 |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**¹** По данным Госкомстата РФ

Общий среднегодовой темп роста грузовых тарифов на всех видах транспорта за 2000 г. составил 1,51 раза. Наиболее высокий индекс повышения тарифом в 2000 голу на желез­нодорожном транспорте — 1,69 раза. В 2000 г. тенденция из­менения тарифов на услуги морского, внутреннего водного и воздушного транспорта уменьшилась в связи с приняты­ми мерами по стабилизации социально-экономического по­ложения. Прирост тарифов на грузовом транспорте в 2000 г. в основном обусловлен удорожанием перевозок грузов ав­томобильным и железнодорожным транспортом в 1,69 и 1,37 раза, соответственно.

Общий индекс роста грузовых железнодорожных тари­фов за период с 1992 по 2000 год в 1,5 раза превысил ин­декс роста оптовых цен в промышленности.

Опережающие темпы роста тарифов на железнодорож­ном транспорте связаны с рядом причин объективного и субъективного характера. К наиболее существенным, по на­шему мнению, следует отнести:

1. Заниженный стартовый уровень тарифов железнодо­рожного транспорта на начальной стадии либерализации цен и тарифов. Рентабельность работы железнодорожного транс­порта в 1990 году составляла около 1%.
2. Покрытие грузовыми тарифами возрастающих убытков пассажирских перевозок (расходы пассажирских перево­зок покрываются лишь на 47%).
3. Двукратное снижение объемов грузовых перевозок при охранении неразрывности технологической цепи в работе железнодорожного транспорта приводит к увеличению се­бестоимости перевозок и повышению тарифов.
4. Отсутствие конкурирующих перевозчиков и недоста­точные рыночные стимулы к снижению затрат.

В тарифной политике аккумулируются многие финансо­во-экономические, организационно-технические и соци­альные аспекты развития. Этим объясняется широкий спектр вопросов, которые включает в себя тарифная политика: [14, с. 68]

– методологические вопросы ценообразования на продук­цию железнодорожного транспорта. Это выбор и обоснование исходной концепции, принимаемой за базу при формирова­нии тарифов, составление обшей модели построения тарифной системы;

– методические вопросы, в первую очередь методики определения экономически обоснованного уровня накоплений, рентабель­ности, схем построения и дифференциации тари­фов;

– методы учета в та­рифах потребительских свойств транспортной продукции и рыночных факторов.

В тарифной политике должны учитываться ин­тересы всех участников, связанных с процессом ре­формирования федераль­ного железнодорожного транспорта, обеспечивать­ся условия для обновления материальной базы отрас­ли и развития современ­ной инфраструктуры.

Действующая система грузовых железнодорожных тари­фов представлена совокупностью тарифных схем и ставок различных провозных плат и сборов, применяемых при рас­четах за перевозки грузов по железным дорогам. Система гру­зовых железнодорожных тарифов включает в себя виды тари­фов, структуру их построения, набор правил и порядок их применения, условия выполнения договора перевозки и дру­гие.

**3.2. Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами**

Радикальные и важные шаги в блоке совершенствова­нии тарифной системы связаны с обособлением и тарифи­кацией специальных систем тарифов за пользование инфра­структурой федерального железнодорожного транспорта и пла­ты за пользование вагонами, контейнерами федерального железнодорожного транспорта.

К инфраструктуре федерального железнодорожного транс­порта, обеспечивающей перевозочный процесс, относятся псе постоянные устройства производственного назначения (путь, здания, сооружения, устройства контактной сети, сиг­нализации, связи и др.), за исключением обустройств по эки­пировке, техническому обслуживанию и ремонту подвижно­го состава (вагонов и локомотивов). Вагоны и локомотивы не являются элементами инфраструктуры. [14, с. 69]

Тарифы за пользование инфраструктурой федерального железнодорожного транспорта представляет единые ставки для всех субъектов рынка транспортных услуг (включая сами железные дороги как перевозчики), дифференцированные по расстоянию перевозок, интенсивности пользования ин­фраструктурой и другим параметрам.

Применение тарифов с выделением составляющей "сто­имости использования производственной инфраструктуры" обеспечивает прозрачность тарифов при разных организаци­онных формах доступа к инфраструктуре федерального желез­нодорожного транспорта.

При построении тарифов за пользование инфраструкту­рой учитывался механизм стимулирования пользователей услуг железнодорожного транспорта за интенсивное исполь­зование дорожной инфраструктуры. Введение "платы за пользование вагонами, контейнерами федерального желез­нодорожного транспорта" направлено на снижение транспорт­ной составляющей в ценах продукции. Это решение является социально необходимым и экономически обоснованным фе­деральным мероприятием, направленным на дальнейшее сни­жение транспортной составляющей продукции. Повышается ответственность за пользование вагонами, контейнерами на начальных и конечных этапах транспортного цикла.

При переходе от действующей системы оплаты времени простоя к применению платы за пользование вагонами, кон­тейнерами, с одной стороны, из тарифа на перевозку гру­зов исключается как раз та часть затрат, которая приходится на нормируемое время простоя, с другой стороны, одно­временно включается оплата фактического простоя, начи­ная с первого часа.

Таким образом, грузоотправитель или грузополучатель оплачивают не среднее время простоя, а фактическое время нахождения вагонов, контейнеров, у грузоотправителей, грузополучателей создается возможность за счет сокраще­ния времени пользования вагонами, контейнерами эконо­мить затраты на транспортировку и получить большую при­быль. Задействован противозатратный тарифный инстру­мент, способствующий быстрому освобождению вагонов, контейнеров для их использования в перевозочных целях.

С целью создания экономических условий для повыше­ния качественных показателей работы железнодорожного транспорта (сокращения сроков доставки, соблюдение точ­ных сроков отправления и прибытия грузов, развитие но­вых типов специализированных вагонов и др.), а также до­полнительных удобств для клиентов при пользовании услу­гами железнодорожного транспорта с 1991 г. на железнодо­рожном транспорте введены договорные тарифы на работы и услуги, выполняемые предприятиями и организациями по согласованию с клиентурой. Удельный вес доходов от работ по договорным тарифам составлял около 5%. [14, с. 69]

С 1995 г. на железнодорожном транспорте действовал "Временный порядок установления и применения свобод­ных (договорных) тарифов па услуги, выполняемые пред­приятиями железнодорожного транспорта, но просьбе гру­зоотправителя, грузополучателя", утвержденный МПС России и согласованный с Минэкономики России.

Несмотря на это, продолжала оставаться возможность монопольного давления при определении стоимости услуг по свободным тарифам со стороны собственником подвиж­ного состава. Практика показала необходимость развития и совершенствования договорных тарифов.

Железные дороги и их структурные подразделения при установлении договорных тарифов должны руководствоваться Рекомендациями по установлению и применению договор­ных тарифов на работы и услуги, выполняемые железными дорогами по просьбам грузоотправителей, грузополучате­лей и Примерным перечнем работ и услуг, которые выпол­няются железными дорогами по просьбам грузоотправите­лей, грузополучателей, цены на которые не указаны в та­рифном руководстве, утвержденными Правлением МАП России от 26.05.00 г. № 14/06-04-жд.

Принятие данных рекомендаций, по нашему мнению, позволит более эффективно использовать механизм дого­ворных тарифов на железнодорожном транспорте для повы­шения качества транспортного обслуживания грузоотправи­телей и грузополучателей.

В практике тарифного регулирования на федеральном же­лезнодорожном транспорте с 1992 по 1999 годы на фоне высоких темпов инфляции в основном использовался прин­цип валовой затратной индексации грузовых железнодорож­ных тарифов, основу которого составлял метод учета инф­ляционного роста оптовых цен за предыдущий период. В слу­чае, когда уровень грузовых тарифов и темп их роста при­знавались чрезмерно высокими, на правительственном уровне принимались решения о замораживании тарифов или даже об их значительном снижении на отдельные группы массовых грузов, имеющих важное значение для экономи­ки России (например, на перевозки нефти, угля).

Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки во внутриго- сударственном сообщении не повышались с июля 1997 года вплоть до ноября 1999 г. С ноября 1999 г. по май 2001 г. индексация тарифов Прей­скуранта № 10-01 "Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки" проводилась несколько раз: с 1.11.99 — индекс 1,10; с 30.12.99 – индекс 1,15; с 01.08.00 — индекс 1.185; с 04.12.00 – снижены размеры тарифных льгот, действую­щих при перевозках каменного угля, руд и концентратов железных, нефти сырой, мазута нефтяного и каменноуголь­ного до 5%, минерально-строительных природных матери­алов и сырья минерально-промышленного до 20%. сахар­ной свеклы и бахчевых культур до 15% (с учетом доли этих грузов в общем объеме перевозок, размер индексации со­ставил 1.05); с 5.05.01 отменены понижающие коэффици­енты к прейскуранту при перевозках каменного угля, руд и концентратов железных, нефти сырой, мазута нефтяного и каменноугольного и установлении понижающего коэффи­циента 0,9 при перевозках минерально-строительных при­родных материалов и сырья минерально-промышленного, сахарной свеклы и бахчевых культур. [14, с. 69]

Исходя из всего изложенного, следует вывод, что механизм ценового регулирования на транспорте дол­жен включать как периодические корректировки общего уров­ня тарифов транспорта, так и совершенствование тарифных систем, вопросы управления тарифообразованием на феде­ральном и региональном уровнях, систему налогообложе­ния транспортных предприятий, методы текущего регули­рования и другие меры, обеспечивающие коренное улуч­шение функционирования транспорта.

**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; рационально распределению грузооборота между различными видами транспорта; полному использованию подвижного состава, ликвидности излишне дальних перевозок, максимальной загрузке пробегов; укреплению хозяйственного расчета на транспорте; развитию экономических связей между районами страны.

Установление тарифов (цен) — одна из самых важных облас­тей принятия решений в любом бизнесе, в том числе и логисти­ческом. Поведение цен на рынке представляет сложный про­цесс, и установив ту или иную цену, фирма может получить как большие прибыли, так и иметь значительные потери. Важно от­метить, что процесс принятия решения о ценообразовании ос­нован не на данных одной какой-то науки, а опирается на зна­ния и достижения множества различных теоретических разрабо­ток, в частности, в области бухгалтерского учета, экономики и маркетинга. С уверенностью можно утверждать, что установле­ние цены не имеет ничего общего (или имеет мало общего) с затратами, понесенными в ходе перевозок и реализации рассмат­риваемого продукта или услуги, но зато оно весьма прочно свя­зано с рыночной конъюнктурой.

В основе построения тарифов (цен) лежат средние затраты, связанные с перевозками продукции, плюс прибыль (надбавки к издержкам). Уровень надбавки определяется целями, которые преследует фирма и которые могут оказывать влияние на уста­новленную в качестве цели норму прибыли на вложенный капи­тал. Специалисты утверждают, что процент надбавки имеет тен­денции к росту в ситуациях, когда фирма считает, что прибыль получить проще (в период экономического бума), и к сниже­нию — в ситуации, когда фирма полагает, что прибыль полу­чить труднее, т.е. в период экономического спада. Тем не менее этот метод установления цены (тарифа) является неплохим сред­ством достижения максимальной прибыли в ситуациях измен­чивости и неопределенности.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Гаджинский А.М. Логистика: учебник для вузов. – 5-е изд. пер. и доп. – М.: Маркетинг, 2002. – 420 стр.
2. Неруш Ю.М. Логистика: учебник для вузов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 495 стр.
3. Неруш Ю.М. Снабжение и транспорт: Эффективное взаимодействие. – М.: Экономика, 1990. – 75 стр.
4. Семененко А.И. Логистика: Основы теории: Учебник для вузов. – СПб.: Союз, 2001. – 544 стр.
5. Кристофер М. Логистика и управление цепочками поставок: Как сократить затраты и улучшить обслуживание потребителей. Пер. с англ. – СПб.: Питер, 2004. – 316 стр.
6. Уотерс Д. Логистика: Управление целью поставок. Пер. с англ. //Д.Уотерс. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 504 стр.
7. Ахполов И., Манакова Н. Сквозной тариф – инструмент конкурентоспособности: Транспортные предприятия //Автомобильный транспорт. – 2002. - №4. – С.40-41
8. Алексеев С. Оптимизация поставок при случайных задержках в пути // Логистика. – 2003. - №6. –С. 30-31
9. Грязев А.В. Моделирование процессами управления запасами //Машиностроитель. – 2005. - №5. – С.7-9
10. Егорушков А. Некоторые аспекты тарифной политики на железнодорожном транспорте //Финансы. – 2002. - №9. – С.10-12
11. Питеркин С. Управление цепочками поставок //Логистика. – 2004. - №3. – С. 32-33
12. Семенова О.В. О Прейскуранте «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» //Налоговый вестник. – 2004. - №4.- С.110-111
13. Семенова О.В. Об изменении общего уровня тарифов на транспорте //Налоговый вестник. – 2003. - №4.- С. 71-73
14. Слепов В. О государственном регулировании тарифов на транспорте //Финансы. – 2002 . - №4. – С. 67-69
15. Индексы тарифов на грузовые перевозки в автомобильным транспортом: По данным Госкомстата РФ //Легковое и грузовое автохозяйство. – 2002. - №4. – С. 20-21