

DOI 10.58351/2949-2041.2026.34.5.031

Овечкина Ольга Михайловна

кандидат экономических наук, доцент

Белорусский государственный экономический университет

Загребельная Полина Степановна, студентка

Белорусский государственный экономический университет

ФОРМИРОВАНИЕ ТАРИФОВ НА УСЛУГИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Аннотация. В статье изложена экономическая сущность тарифа на услуги грузовых автотранспортных перевозок и определены методы формирования тарифов. Приведены формулы расчета затрат и тарифов грузоперевозок. Установлены особенности формирования тарифов на перевозку груза автомобильным транспортом.

Ключевые слова: Автомобильные грузоперевозки, затраты, рынок автотранспортных грузовых перевозок, тариф, транспортные услуги.

Как экономическая категория транспортные тарифы являются формой цены за услуги перевозки. Их формирование должно обеспечивать транспортной организации возмещение эксплуатационных расходов и возможность получения прибыли, а потребителю транспортных услуг – возможность покрытия транспортных расходов. Транспортные тарифы грузоперевозок обосновывают расчет за транспортные услуги и формируются на базе правил исчисления плат и сборов (например, правил использования льготных, местных и исключительных тарифов) за перевозку грузов, сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов, прибыли, налоговых отчислений. Принципы формирования тарифов на автомобильные грузовые перевозки определяются типом рынка свободной конкуренции:

- дифференциальные тарифы устанавливаются в виде ставок за единицу перевозимого груза в той или иной закономерности в зависимости от объема перевозки;
- пропорциональные тарифы устанавливаются в виде ставок за единицу пробега с учетом их возрастания прямо пропорционально расстоянию перевозки;
- аккордные тарифы устанавливаются в виде фиксированных ставок за полный объем услуг по перевозке грузов в конкретных корреспонденциях.

Между тем, необходимо учитывать двуставочный характер формирования тарифов на автомобильные грузоперевозки, включающие ставки погрузочно-разгрузочных операций (при задействовании транспортного средства, находящегося без движения) и движущихся операций (непосредственно связанных с перемещением груза по маршруту) [1, с.115-118].

Международным автомобильным грузовым тарифом называют ставку перевозки в одном автотранспортном средстве грузоподъемностью 20 тонн (или объемом кузова или тента 82 м³) за 1 км пути всего маршрута [4]. Особенность рынка международных автотранспортных перевозок грузов требует особых условий их транспортирования и обслуживания: для опасных, скоропортящихся, тяжеловесных, длинномерных грузов и проч. Если заказчик требует предоставить ему автотранспортное средство с иными весовыми или объемными характеристиками, то стороны договора корректируют тарифную ставку с помощью системы поправочных коэффициентов.

Уровень транспортных тарифов может устанавливаться различными способами, отражающими особенности регулирования финансовых средств и конкурентоспособности транспортных организаций. Первый способ основан на необходимости обеспечения уровня дохода, достигнутого в базисном периоде. Основу дохода составляют средства, направляемые на покрытие текущих издержек, уплату налогов и обязательных отчислений, а также на осуществление функционирования транспортной компании. Второй способ предполагает



определение прибыли, величина которой соответствует установленной норме. Данная норма может, как превышать фактически достигнутый уровень, так и быть ниже его, что зависит от ряда факторов, учитываемых в каждом конкретном случае. Снижение нормы прибыли может быть обусловлено межотраслевыми сопоставлениями и необходимостью привлечения частных инвестиций в регулируемую отрасль. Третий способ заключается в установлении тарифов на основе ранее сложившегося уровня издержек. Его суть состоит в фиксации предельного размера тарифа на уровне, действовавшем на определённую дату в прошлом периоде. В дальнейшем такие «потолки» тарифов подлежат периодическому пересмотру с учетом изменения экономических условий [3].

Уровень транспортных издержек дифференцируется:

- по регионам и природно-климатическим зонам;
- по расстоянию и условиям местности (маршруту, инфраструктуре путепроводов и пр.);
- по размерам партии предъявляемого груза (контейнерные перевозки, мелкие отправки);
- по характеристикам и особенностям груза;
- по особенностям правовых систем (для международных перевозок).

Укрупнённо затраты транспортно-экспедиционной компании, которые составляют себестоимость услуги грузоперевозки, можно разделить в соответствии с этапами и местом (территориально) оказания услуг:

- коммерческие расходы на обработку заявки (пункт отправления);
- затраты на погрузку груза (пункт отправления);
- затраты на организацию перевозочного процесса;
- коммерческие расходы, связанные с выдачей груза (пункт назначения);
- затраты на разгрузку груза (пункт назначения);

$$\text{Затраты} = З - \text{ТЫ}_{\text{ПОГР./РАЗГР.}}(\text{на тонну}) + \left(З - \text{ТЫ}_{\text{ПЕРЕДВ.}} \left(1 \frac{\text{тонна}}{\text{км}} \right) \times \text{Расстояние}_{\text{КМ}} \right) + \text{Проч} \quad (1)$$

В свою очередь, состав себестоимости услуги грузоперевозки включает:

- затраты материально-энергетические;
- затраты на оплату труда;
- отчисления из фонда оплаты труда в НДФЛ (ФСЗН) и страховые фонды;
- амортизационные отчисления;
- административно-управленческие затраты, в которые входят содержание управленческого персонала, консультационные услуги, коммунальные расходы, затраты на техническое содержание транспортных средств и охрану, др [5].

Тарифы на международные автоперевозки формируются на сочетании среднерыночных и базовых ставок на автомобильные грузовые перевозки и зависят от сезона, наличия уже существующих маршрутов для постоянных клиентов и планируемых объемов автоперевозок на ближайший период. Существенно корректировать тарифы могут также индивидуальные факторы. Стоимость международной автомобильной перевозки согласовывается перевозчиком и заказчиком и устанавливается, как правило, в определенной валюте.

В ряде стран взимают различные дорожные сборы и налоги за проезд иностранных транспортных средств по территории. В результате при выполнении международных автомобильных перевозок возникают некоторые расходы, что находит отражение в формировании тарифов на оплату перевозок в международном автомобильном сообщении. Кроме того, учитывается значительное разнообразие условий оплаты перевозок по иностранной территории, так как при заключении внешнеторговых контрактов предусматриваются различные условия поставок товаров.



В целом на тарифную плату за автомобильную перевозку влияют следующие факторы: условия рынка грузоперевозок; масса груза; объемный вес груза, характеризующий возможность использования грузоподъемности автомобиля; грузоподъемность автомобиля; общий пробег; время использования автомобиля; тип автомобиля; регион, в который осуществляется перевозка и др.

При формировании тарифов используют, как затратный метод ценообразования, так и рыночный (с учетом конъюнктуры). Вместе с тем, себестоимость представляет собой исходную расчетную базу при определении тарифов.

Учитывая факторы, влияющие на тариф на перевозку груза, можно выделить общую формулу формирования тарифа:

$$T = C/c + \text{Пр} + \text{НДС}, \quad (2)$$

где T – тариф на перевозку груза транспортно-экспедиционной компанией, ден.ед.;

C/c – себестоимость транспортной услуги, ден.ед.;

Пр – прибыль, ден.ед.;

НДС – величина налога на добавленную стоимость, ден.ед.

Плановая прибыль от реализации услуги определяется потребностью предприятия в прибыли, действующим порядком ее распределения и состоит из: налога на недвижимость, рассчитываемого исходя из установленных ставок и стоимости производственных фондов, подлежащих налогообложению; налога на прибыль; прибыли, остающейся в распоряжении предприятия.

Следует отметить, что услуги по международной перевозке грузов, автомобильным транспортом в пределах границ ЕАЭС, а также транзитом через территорию государства-союзника, включая частичное оказание этих услуг на ее территории, облагаются налогом на добавленную стоимость (НДС) по ставке в размере 0%, при оформлении их международным товаро-транспортным документом, каковым является СМР-накладная, составленная согласно Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) [2].

Таким образом, целесообразно выделить ряд особенностей при формировании тарифов на перевозку груза, учитывая сферу транспортной деятельности:

тариф зависит от условий транспортировки, затрат на её выполнение на разных участках путей, оптимальной пропускной способности транспортной инфраструктуры;

транспортный тариф зависит от вида транспортируемой продукции, расстояния и скорости перевозки, вида отправления. При этом транспортные организации используют разные ресурсы, стоимость которых входит в себестоимость перевозок. Поэтому цены на эти ресурсы существенно влияют на затраты транспортных организаций и величину тарифа в целом. При формировании тарифа учитываются тип транспортных средств, степень их загруженности и др;

транспортные тарифы отражаются во всех элементах розничной цены, поскольку услугами транспортных организаций пользуются как предприятия-производители, так и предприятия-посредники (в частности, розничные торговые предприятия)

Список литературы:

1. Овечкина, О.М. Логистика: учеб.-метод пособие / О.М. Овечкина. – Минск, 2020. – 216 с.
2. О справочниках, содержащих в формализованном виде сведения о единой ТН ВЭД ЕАЭС и ЕТТ ЕАЭС: Решение Коллегии ЕЭК от 15.08.2023 № 113 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://docs.eaeunion.org>.
3. Принципы формирования тарифов на перевозку грузов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://studopedia.su/6_49604_printsipi-formirovaniya-tarifov-na-perevozkugruzov.html.



4. Транспортные тарифы в международном сообщении [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://infopedia.su/8x710c.html>.

5. Туревский, И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учеб. пособие / И.С. Туревский. – М.:Инфра-М, 2019. – 287 с

