

ТЕМА:

Таможенное регулирование и  
тарифы международных перевозок

## Мировой фрахтовый рынок

**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.

В международном судоходстве в настоящее время существуют следующие основные формы организации перевозок.

**Трамповое рейсовое судоходство** - зафрахтованные суда работают на различных направлениях в зависимости от наличия грузов, конъюнктуры фрахтового рынка; на трамповых судах перевозятся главным образом массовые грузы.

**Линейное судоходство** — суда работают по расписанию на строго определенных регулярных линиях; на линейных судах в основном транспортируются генеральные грузы.

**Перевозки судами торгово-промышленных монополий** (или контролируемых ими). На судах этих концернов перевозятся в основном массовые грузы (например, нефть, руда, химические грузы)-

**Регулярное линейное сообщение** — наиболее прогрессивная форма организации перевозок, связанная с внедрением новой технологии перевозок в контейнерах, пакетах, флотах и с интегрированием многих видов транспорта.



Наличие двух форм организации морского транспорта – трамповой и линейной – привело к тому, что цена на фрахтовом рынке существует в двух формах: в виде фрахтовых ставок на трамповый тоннаж и тарифов на линейные суда – системы ставок, определяющих размер оплаты перевозочных и экспедиционных услуг. Рассмотрим некоторые принципы и правила, которые используются при разработке линейных тарифов в международных морских перевозках.

1. Подавляющее большинство независимых перевозчиков, аутсайдеров используют конфиденциальные и другие монопольные тарифы (например, ставки контейнерных лизинговых компаний) в качестве базиса для установления своих тарифных ставок путем предоставления с этих тарифов скидок в больших или меньших размерах, а при достигнутом высоком качестве обслуживания или повышенной конъюнктуры рынка просто следуют в области политики цен за крупной монополией.
2. Обычно публикуют и открыто распространяют свои тарифы государственные предприятия и межгосударственные объединения транспорта общего пользования (транзитные тарифы, тарифы совместных линий, организованных на основе соглашений между государствами).
3. Важный элемент любого тарифа — тарифная (транспортная) единица измерения количества перевозимого генерального груза. Тарифной единицей называется масса груза, принятая для установления тарифной ставки: метрическая тонна (1000 кг) или английская тонна (1016 кг), объемная или обмерная (measurement) тонна (равная обычно , 1 м<sup>3</sup> или 40 куб. футов), за перевозку которой взимается провозная плата (фрахт), выражаемая тарифной ставкой.
4. При разработке тарифов избегают, как правило, их построения на основе только весовой или только объемной тарифной единицы. Для грузов, объем одной тонны которых будет меньше 1 м<sup>3</sup> (40 куб. футов), применяется весовая единица и рядом с тарифной ставкой ставится символ «W» (weight), а для грузов, объем одной тонны которых будет больше 1 м<sup>3</sup> (40 куб. футов), применяется объемная единица с символом «M» (measurement goods) против ставки.
5. По многим категориям грузов перевозчику предоставляется право выбора способа расчета провозной платы — по весу или объему. При этом ставки на подобные грузы сопровождаются символом «W/M» или показываются вообще без символа. Такую тарифную единицу называют *фрахтовой тонной* (freight ton).
6. Другие принципы для исчисления фрахта — фрахт по стоимости груза (ad valerem freight), фрахт за единицу товара (unit freight), фрахт, начисленный по погонным метрам трюмного настила (или палубы), занятого погруженным в судно автопоездом или трейлером, фрахт за перевозку единицы транспортного средства (например, автопоезда длиной 18 м), контейнера (20, 40 футов).

7. В тарифных руководствах обычно содержатся правила измерения грузов. Например, места, не имеющие прямоугольной формы, включая бочки, барабаны или вообще имеющие неправильную геометрическую форму, рассматриваются как прямоугольные, т. е. как параллелепипеды, кубы и т. д. Это заставляет грузоотправителей обращать внимание на конфигурацию грузовых мест, не допускать ненужных выступов и пустот в упаковке.
8. Распределение грузов по тарифным группам и позициям для определения провозных платежей называется тарифной номенклатурой грузов.
9. Тарифные ставки могут быть сгруппированы в классы (class rates), представлены в виде единичных ставок для каждого груза (commodity rates), быть комбинацией этих двух систем. Наиболее распространенная система тарифов — так называемые единичные тарифы, в которых против наименования груза указывается ставка.
10. Размер тарифной ставки должен покрыть постоянные эксплуатационные и переменные расходы, приходящиеся на единицу груза.
11. Тарифные руководства содержат надбавки к тарифным ставкам за транспортировку грузов, перевозимых на особых условиях (например, надбавки за тяжеловесность груза, длинномерность груза); превышение предусмотренного транспортной конвенцией размера материального возмещения перевозчиком утраты или повреждения груза; перевозку груза с правом грузовладельца на выбор порта выгрузки (перевалки); изменение грузовладельцем порта назначения или порта перевалки груза в ходе перевозки; доставку груза назначением в факультативный или внешний для данного сообщения (out port) пункт назначения; дальнейшую отправку груза из этого пункта, если тариф предусматривает перевозку груза вымешанном сообщении.



Тарифом, действующим на железнодорожном транспорте России при международных перевозках, является Международный транзитный тариф (МТТ), являющийся приложением к Соглашению о международном грузовом сообщении (СМГС).

В 1977 году европейские страны СЭВ разработали и ввели в действие новый транзитный прейскурант – Международный транзитный тариф . Действующий на сегодня уровень МТТ приобрел окончательный вид с 1 января 1991 года. Тарифная валюта МТТ – швейцарский франк.

В МТТ все грузы в зависимости от их стоимости разделены на два класса. Тарифные ставки для грузов первого класса сформирована как средневзвешенная величина уровня аналогичных тарифов 12 наиболее развитых западноевропейских стран. Она составляет 0,13 шв. фр. 3 а 1 т. км при расстоянии перевозки 100 км. Ставки МТТ дифференцированы по расстояниям перевозок в следующей дегрессии :

100 км	– 100 %
300 км	-- 94 %
500 км	- 90 %
700 км	- 87 %
900 км	- 83 %
1000 км	- 80 %

---

Участниками СМГС являются Россия и страны СНГ, а также страны: Польша, Чехия, Словакия, Венгрия, Болгария, Румыния. Следует заметить, что если раньше (до 1992 года) МТТ, как транзитный тариф, применялся только при транзитных перевозках по территории названных стран, то теперь этот тариф применяется при внешнеторговых перевозках стран и СНГ, независимо от того, идет ли груз только по железной дороге за границу или с перевалкой, например в морском порту. МТТ применяется также Эстонией, Латвией и Литвой, хотя эти страны не являются участниками СМГС.

**Единый транзитный тариф** был разработан в 1951 году в рамках существовавшего Совета Экономической взаимопомощи ( СЭВ ). Согласно этому тарифу определялись ставки за транзитные перевозки любых грузов по железным дорогам стран СЭВ.

ЕТТ существует и применяется и сегодня , однако имеет ограниченную сферу действия. В свое время ставки ЕТТ были определены на основе наиболее низких европейских национальных железнодорожных тарифов по уровню 1951 года и в последнем издании тарифа (1 июля 1991 года ) механически пересчитаны в свободно конвертируемую валюту. Базовая ставка ЕТТ – 0,0115 долларов США за 1 ткм. Тариф ЕТТ недифференцирован по расстоянию. Иными словами , ставка за перевозку 1 тонны груза по 1 км пути умножается на фактическое расстояние перевозки. Изначально все грузы в ЕТТ в зависимости от их объемной массы были разделены на два класса. Однако начиная с 1995 года они уравниены по уровню тарифов друг с другом.



# Международные грузовые авиа-тарифы

**Грузовые тарифы** на международных воздушных линиях разделяются на три вида:

- основные: нормальные (до 45 кг), количественные (более 45 кг), минимальный сбор;
- классовые;
- специальные.

**Основные тарифы** — это стандартные тарифы, установленные для оплаты за провоз 1 кг груза от пункта отправления до пункта назначения. Они являются наиболее распространенными при перевозке всех видов груза, за исключением некоторых случаев, когда применяются льготные специальные и классовые тарифы.

**Нормальные тарифы** являются базовыми для определения скидок или доплат при образовании классовых, количественных и специальных тарифов. Их преимуществом является простота использования.

**Количественные тарифы** в основном применяются авиакомпаниями, эксплуатирующими самолеты большой вместимости. Они предусматривают скидку по дополнительным весовым категориям. Например, для весовой категории 45 кг предоставляется скидка от нормального тарифа в размере 25%. Число весовых категорий различно в разных зонах перевозки. Для Европы установлена только одна весовая категория — 45 кг, а на маршрутах в направлении Северной Америки допускаются весовые категории 100, 300, 500 кг, по которым предоставляются скидки в размере 50, 60 и 70% соответственно от нормального тарифа.

**Минимальный сбор** представляет собой минимальную оплату за отправку груза, взимаемую за одну отправку в том случае, если плата за перевозку по нормальному грузовому тарифу окажется ниже минимального сбора. Уровень минимального сбора на разных маршрутах отличается. Во многих случаях он равняется стоимости перевозки по нормальному тарифу груза весом 5 кг. Минимальный сбор указывается в тарифных справочниках с обозначением «М».

**Классовые тарифы** применяются для перевозки грузов определенного класса. Они выражаются в определенном проценте к нормальному грузовому тарифу до 45 кг. Классовые тарифы устанавливаются на виды груза, требующие особых условий для перевозки: живые животные; клетки для животных; ценный груз; человеческие останки в гробу; несопровождаемый багаж; печатная продукция и др.

Специальные тарифы (корейты) — это льготные грузовые тарифы со скидкой. Они применяются для перевозки определенных категорий грузов от/до определенных пунктов только в одном направлении. Корейты имеют преимущество по сравнению со всеми другими тарифами. Они публикуются вместе с основными грузовыми тарифами на «желтых страницах» справочника АСТ и имеют кодовые цифровые обозначения, определяющие характер груза. Кодовый номер корейта состоит из четырехзначного числа рядом с наименованием груза, например: корейт 4499 — машины и части, 0007 — овощи и фрукты и т. д.

Скидки, предусматриваемые при использовании корейта, различаются в зависимости от зоны применения. Так, в Европе они составляют от 40 до 70% от нормального тарифа до 45 кг, а при североатлантических перевозках — до 90%.

Применение специальных грузовых тарифов согласовывается между авиакомпаниями, совместно эксплуатирующими данную авиалинию. Все предложения об установлении корейта направляются в комитет ИАТА по корейтам, который рассматривает эти предложения на своих совещаниях по корейтам три раза в год.





# Тарификация внешнеторговых перевозок на авиатранспорте

## Авиационный тариф включает в себя:

1. Доставку груза из города в аэропорт.
2. Хранение в аэропорту отправления.
3. Погрузка в самолет.
4. Стоимость авиаперевозки.
5. Оформление транспортных, таможенных и товарораспорядительных документов.
6. Возможный перегруз, переотправка в промежуточном аэропорту.
7. Хранение в аэропорту прибытия.
8. Развоз груза из аэропорта прибытия.

Конечная цель транспортной политики любой страны — развивать и совершенствовать национальную транспортную систему, с тем чтобы она отвечала потребностям развития рыночной экономики и обеспечивала обороноспособность страны. Существенная роль в транспортной политике отводится тарифам, принципам их формирования и регулирования.

### Основные ценообразующие факторы

При принятии решений об изменении уровней тарифов и сборов комплексно учитываются две основные группы ценообразующих факторов: *общеэкономические* и *отраслевые*.

К общеэкономическим факторам относятся:

налоговая и амортизационная политика, в том числе размеры обязательных отчислений и платежей в бюджет;  
изменение общей конъюнктуры финансового рынка;  
условия конкурентоспособности российского экспорта на мировых товарных и транспортных рынках;  
нормативно-правовые акты, регулирующие величину затрат на услуги транспорта, оплату труда и цены на потребляемую транспортом продукцию;  
общий уровень инфляции.

Группа отраслевых факторов включает:

изменения в объемах, 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 формах собственности.

К основным тарифообразующим факторам для всех видов транспорта относятся:

- расстояние перевозки;
- размер единовременной отправки;
- транспортные характеристики грузов (классы грузов);
- специализация подвижного состава;
- территориальные условия выполнения перевозок.

Каждый из этих факторов имеет объективный характер и оказывает существенное влияние на уровень тарифов.