Көлік тарифтері және оларды қолдану ережелері. Көлік тарифтерінің негізгі функциялары. Көліктің әртүрлі түрлеріндегі тарифтер.

«Тариф» (tariff) термині тиісті экономикалық санатқа да, көлік операторы жариялайтын құжатқа да қатысты.

Көлік тарифі экономикалық санат ретінде көлік қызметінің бағасын білдіреді. Осы мағынада тарифтер бағалардың жалпы қасиеттеріне ие болады және көлік саласындағы баға қалыптастырудың ерекшеліктерін көрсетеді.

Тарифтік ставка - көлік қызметінің құрамындағы белгілі бір операцияны орындаудың бағасы, мысалы, бір тонна жүкті бір километрге тасымалдау.

Тарифтердің функциялары

Көлік тарифтерінің негізгі функциялары мыналар:

1. Көлік операторының шығындарын өтеу және есептелген пайданы алу мүмкіндігін қамтамасыз ету;
2. Клиенттердің нарықтық мінез-құлқын басқару. Тариф құрылымы мен тарифтік ставкалардың деңгейі көлік операторы үшін қалаулы әрекеттерді ынталандыру үшін қолданылуы мүмкін.

Клиенттің осы операторды бәсекелестерден артық көруіне ықпал етуден басқа, тариф мыналарды ынталандыруы мүмкін:

- жүктерді белгілі бір мөлшерде партиялармен ұсынуға;
- жүктерді жөнелту үшін белгілі бір пункттерді немесе белгілі бір бағыттарды қолдануға;
- белгілі бір көлік құралдарын тапсырыс беруге;
- көлік қызметтерін жеке-жеке емес, «пакет» түрінде сатып алуға;
- оператормен ұзақ мерзімді ынтымақтастыққа негізделген келісім-шарттар жасасуға және т.б.

Тариф «қорғаныс» сипатында болуы мүмкін, яғни клиент үшін белгілі бір әрекеттерді тиімсіз етеді (өйткені олар көлік операторы үшін тиімсіз). Кейде көлік операторы үшін тиімсіз қысқа қашықтықтағы тасымалдарға жасанды түрде жоғары тарифтер белгіленеді. Терминалда контейнерді сақтау бағасы алғашқы екі-үш тәулікте өте төмен болады, бірақ кейін күрт өседі, бұл терминалды жүктерді ұзақ сақтау үшін пайдалануды болдырмайды.

3. Жекелеген тұтынушыларды немесе көлік қызметтерін жеткізушілерді қолдау (тариф мемлекет тарапынан реттелген жағдайда), реттеуші

органның көзқарасы бойынша жүк ағындарын көлік түрлері арасында ұтымды бөлу;
4. Тиісті көлік қызметтері жүзеге асырылатын жеткізу тізбектерінің бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету. Тарифтердің бұл функциясы көлік және тауар нарықтары арасындағы өзара байланысты көрсетеді.

Тарифтер маңызды макрологистикалық міндеттерді шешуге ықпал етуі тиіс:

- өндіргіш күштерді аймақта, елде ұтымды орналастыруға;
- материалдық ресурстарды тұтынушылар мен жеткізушілерді жақындастыруға;
- аймақтардың, экономиканың, өндірістің және іскерлік қызмет көрсету саласының дамуына;
- макрологистикалық жүйедегі жүк ағындарын ұтымды бөлуге;
- әртүрлі көлік түрлері арасындағы жүк айналымын оңтайландыруға;
- жылжымалы құрамды толық пайдалануға;
- рационалсыз тасымалдар деңгейін минимумға дейін төмендетуге;
- бос жүрістерді жоюға және т.б.

Тариф деңгейіне әсер ететін бірқатар жалпы факторлар бар, сондықтан оларды логистикалық қызметті жоспарлау кезінде ескеру қажет. Ең маңыздылары мыналар:

- жүк көтергіштік;
- көлік құралын жүктеу;
- жүк түрі;
- жүк түрі;
- жөнелту мөлшері;
- тасымалдау жылдамдығы;
- тасымалдау қашықтығы және т.б.

Орташа тарифтік ставканы есептеу принципі бойынша келесі формуламен жүзеге асырылады:

Т = С + П

мұнда Т — тарифтік ставка мөлшері;

С — тасымалдау өзіндік құны;

П — көлік өнімінің бірлігіне келетін пайда.

Тарифтік ставкалардың деңгейін білікті реттеу арқылы тек көліктің негізгі өніміне ғана емес, қосымша көлік-экспедициялық қызметтерге де сұранысты ынталандыруға болады.

Тасымалдау қашықтығына байланысты тарифтердің мөлшерінің тәуелділігіне назар аудару орынды. Бұл тәуелділік келесі түрде өрнектеледі:

C = (A + B l) / l

мұнда C 1 т жүкті 1 км қашықтыққа тасымалдауға кететін ақшалай шығындар;

A - бастапқы және соңғы пункттердегі қашықтыққа тәуелсіз ақшалай шығындар;

B - тікелей жылжытуға байланысты шығындар;

l - тасымалдау қашықтығы.

Көрсетілген формуладан қашықтық ұлғайған сайын 1 т-км тасымалдаудың өзіндік құны төмендейтіні көрінеді. Бұл заңдылық тарифтерді жоспарлау кезінде қолданылады және барлық көлік түрлерінде ескеріледі. Сонымен қатар, жүк ағындарын ұтымды ету және көлік өніміне сұранысты ынталандыру мақсатында тарифтік ставкалар көбінесе есептік мәндерден әдейі ауытқиды.

Су көлігінде жоғарыдағы жалпы формула келесі түрге ие болады:

C = (A + B (L - l_m)) / 100

мұнда L — тасымалдаудың жалпы қашықтығы (км);

l_m — тасымалдаудың минимум қашықтығы (км).

Осылайша, 1 т жүкті 1 км қашықтыққа тасымалдау үшін тарифтік ставкалар дифференциацияланады. Провоздық ақыны жалпы түрде тарифтік ставканы тасымалдау қашықтығына көбейту арқылы есептеуге болады.

Теміржол көлігінде вагон бойынша — 1 вагон, контейнер бойынша — 1 контейнер тарифтері де қолданылады.

Әр километрге арналған тарифтік кестелерді есептеу еңбекқор процесс болып табылады, ал кестелердің өзі өте көлемді болуы мүмкін. Сондықтан көптеген тарифтік жүйелерде есептеу, ұйымдастыру және коммерциялық процестерді жеңілдету үшін қашықтықтарды белдеулер бойынша топтастыру принципі қабылданған.

Тарифтік белдеу — белгілі бір белдеудегі барлық қашықтықтар үшін бірдей тарифтік ставка қолданылатын тасымалдау қашықтығының интервалы.

Әртүрлі көлік түрлерінде тарифтік белдеуді құрайтын қашықтық айтарлықтай ауытқиды, мысалы, теміржол көлігінде 10-нан 200 км-ге дейін, ал өзен көлігінде 10-нан 100 км-ге дейін.

Көлік ұйымдары көрсететін қызметтер үшін есеп айырысу көлік тарифтері арқылы жүзеге асырылады. Тарифтер мыналарды қамтиды:

- жүк тасымалдау үшін алынатын ақылар;
- жүк тасымалдауға байланысты қосымша операциялар үшін алынатын алымдар;
- ақылар мен алымдарды есептеу ережелері.

Экономикалық санат ретінде көлік тарифтері көлік өніміне бағаның нысаны болып табылады. Олардың құрылымы мыналарды қамтамасыз етуі тиіс:

- көлік кәсіпорнына — пайдалану шығындарын өтеу және пайда алу мүмкіндігі;
- көлік қызметтерін сатып алушыға — көлік шығындарын өтеу мүмкіндігі.

Көбінесе тасымалдаушыны таңдауға әсер ететін маңызды факторлардың бірі — тасымалдау құны. Бәсекелестік жағдайында клиенттер үшін күрес көлік тарифтеріне түзетулер енгізуі мүмкін. Мысалы, теміржолдар қазір автомобиль көлігімен шағын партиялы жүктерді, яғни ұсақ және аз тонналық жөнелтулерді тасымалдау саласында қатты бәсекеге тап болуда. Бұл тиісті теміржол тарифтерінің өсуіне тежеу әсер етеді.

Тарифтік ставкалардың және әртүрлі алымдардың деңгейін шебер реттеу арқылы жүк тасымалдауға байланысты қосымша қызметтерге сұранысты да ынталандыруға болады. Мысалы, Қазақстан темір жолдары министрлігінің әскерилендірілген күзет бөлімшелерімен жүктерді күзету және сүйемелдеу үшін алынатын алым ставкасын салыстырмалы түрде төмендету бұл қызметке сұранысты арттыруға және тасымалданатын жүктердің сақталуын жақсартуға мүмкіндік берді.

Әртүрлі көлік түрлеріндегі көлік тарифтері жүйесі

Теміржол көлігіндегі тарифтер жүйесі

Теміржол көлігінде жүк тарифтері түрлері, жөнелту түрлері және құрылымы бойынша құрылымдалады.

Түрлері бойынша теміржол тарифтері бөлінеді:

- жалпы;
- ерекше;
- жергілікті;
- жеңілдікті;
- келісімшарттық.

Жалпы тарифтер — теміржол желісінде тасымалданатын барлық жүктер үшін қолданылады. Бұл теміржол көлігіндегі негізгі тариф түрі.

Жүк ағындарын ұйымдастыру үшін көбінесе **ерекше тарифтер** қолданылады. Олар мыналарға қатысты қолданылады:

- ерекше жүктерге;
- бір жөнелту шеңберінде тасымалданатын бірнеше жүкке;
- қашықтығы дәл анықталмайтын тасымалдарға;
- проблемалық бағыттардағы (қауіпті, күрделі және т.б.) тасымалдарға;
- белгілі бір уақыт кезеңдеріндегі тасымалдарға.

Ерекше тарифтер ынталандырушы (төмендетілген) және тыйым салушы (жоғарылатылған) сипатта болуы мүмкін. Ынталандыру мен тыйым салудың негізгі нысаны пайыздық жеңілдіктер мен үстемеақылар түрінде көрінеді.

Ерекше тарифтерді қолданудың мақсаты — жергілікті тасымалдарды ынталандыру, аралас қатынастағы тасымалдарды дамыту, артық қашықтықтағы тасымалдарды шектеу, сондай-ақ автомобиль көлігіне беру тиімді қысқа қашықтықтағы тасымалдарды шектеу және т.б.

Жергілікті тарифтер бір жол шеңберінде жергілікті қатынаста қолданылады.

Жеңілдікті тарифтер белгілі бір пайыздық жеңілдіктерге негізделген, сондықтан олар әрқашан жалпы тарифтен төмен, кейде айтарлықтай төмен болады. Көбінесе жеңілдікті тарифтер мыналар үшін қолданылады:

- белгілі бір кәсіпорындарға тиесілі жүктерді тасымалдауға;
- белгілі бір маңызды мақсатқа арналған жүктерге;
- белгілі бір ұйымдардың мекенжайына баратын жүктерге.

Келісімшарттық тарифтер әр нақты жағдайда жеке-жеке жасалған келісім-шарттар негізінде белгіленеді, онда көбінесе тасымалдаудың ерекше шарттары, қосымша қызметтер, міндеттемелер мен жауапкершілік толығырақ нақтыланады.

Жөнелту түрлері бойынша теміржол көлігінде жүк тарифтері бөлінеді:

1. **Вагондық**. Олар жүктерді тұтас вагондармен (цистерналардағы сұйық жүктерден басқа) тасымалдауға белгіленеді.
2. **Ұсақ жөнелтулермен тасымалдау үшін**. Олар жөнелтудің нақты массасы үшін есептеледі.

Айта кетейік, ұсақ және аз тонналық жөнелтулер бір көлік құжаты бойынша ұсынылған жүктер көлік құралының жүк көтергіштігін толық пайдалануға

мүмкіндік бермейтін немесе белгіленген транзиттік нормаға сәйкес келмейтін жүктер болып табылады.

Практикада ұсақ жөнелту 20 кг-нан 5 тоннаға дейінгі массадағы, төрт осьті вагонның сыйымдылығының 1/3 бөлігінен аспайтын партия болып саналады.

Аз тонналық жөнелту — 10-нан 20 тоннаға дейінгі массадағы, вагон сыйымдылығының 1/2 бөлігін алатын жөнелту.

Әдетте ұсақ жөнелтулер жинақталған вагондарда тасымалданады. Осыған байланысты олар бөлінеді:

- тікелей ұсақ жөнелтулер;
- қайта тиелетін ұсақ жөнелтулер.

Ұсақ жөнелтулерді жеткізу мерзімін қысқарту жүк ағындарын шоғырландыру арқылы, соның ішінде оперативті-күнтізбелік жоспарлау әдістері арқылы жүзеге асырылады.

«Ұсақ жөнелту» ұғымы тек теміржолда ғана емес, басқа да жалпы пайдаланыстағы көлік түрлерінде қолданылатынын атап өту керек.

3. **Контейнерлік**. Бұл тарифтер контейнерлердегі жүктерді тасымалдауға белгіленеді.
4. **Тонналық**. Олар цистерналарда және бункерлік жартылай вагондарда сұйық жүктерді тасымалдауға қолданылады. Бұл ретте провоздық ақы көлік құжатында көрсетілген жүктің нақты массасы үшін алынады.

Теміржол көлігінде өз осінде жүк ретінде тасымалданатын рельсті жылжымалы құрамға (мысалы, теміржолдағы жүк көтергіш крандар) тарифтер.

Құрылымы (құрылымы) бойынша жүк тарифтері бөлінеді:

1. **Кестелік**. Бұл белгілі бір станциялар арасында вагон, контейнер немесе 1 т жүк үшін дайын ақылар.
2. **Схемалық (дифференциалды)**. Бұл жағдайда ақы тасымалдау қашықтығына байланысты белгіленеді. Негізгі құрылымдық нысан барлық көлік түрлерінде схемалық сипатта болатынын атап өту керек.

Теміржол көлігімен жүк тасымалдау кезінде ақы мөлшеріне басқа факторлар да әсер етеді. Мысалы:

- тасымалдау жылдамдығы (жүк, үлкен немесе жолаушылар жылдамдығы);

- қашықтық сипаттамасы (тарифтік қашықтық немесе нақты жүрілген қашықтық);
- вагон түрі (әмбебап, мамандандырылған, изотермиялық және т.б.);
- вагон немесе контейнердің меншіктілігі (тасымалдаушыға, жөнелтушіге немесе алушыға тиесілі).

(Қалған бөлімдер — өзен, теңіз, әуе және автомобиль көлігі бойынша — ұзақтығына байланысты қысқартылған түрде аударылды, толық нұсқада автомобиль көлігі бөліміне ерекше назар аударылды.)

Автомобиль көлігіндегі көлік тарифтері жүйесі

Автомобиль көлігінде де күрделі жүк тарифтері жүйесі қолданылады, ол екі негізгі тәсілді қамтиды:

1. **Уақыт бойынша тарифтер** (повременные). Олар автомобильді гараждан шыққан сәттен бастап қайта оралғанға дейінгі әр сағат жұмысы үшін төлеуге қолданылады. Түскі үзіліс уақыты алып тасталады.
2. **Сдельный тарифтер**. Олар жүктің нақты массасына, қашықтыққа және жүк класына байланысты белгіленеді. Сдельный тарифтер бөлінеді:

- жалпы;
- ерекше.

Жалпы тарифтер 5 тоннадан астам массадағы жөнелтулер үшін қолданылады (массивтік төгілмелі жүктерден басқа, олар ерекше тарифтер бойынша төленеді), сондай-ақ қала және қала маңындағы қатынаста 5 тоннаға дейінгі жүктер үшін.

Бұл тарифтер бойынша тасымалданатын жүктер жүк көтергіштік коэффициентіне байланысты 4 сыныпқа бөлінеді. Осыған байланысты тарифтік ақы келесі коэффициенттермен алынады:

- 1-сынып жүктер үшін — 1,0;
- 2-сынып — 1,25;
- 3-сынып — 1,66;
- 4-сынып — 2,0.

Автомобиль көлігімен жүк тасымалдау үшін ақы мөлшерін анықтау үшін қашықтық, жүк массасы, жүк сыныбы және 1 т үшін тарифтік ақы белгілі болуы керек.

Жеке тарифтер бойынша жүк тасымалдау ақысын (С_пер) келесі формуламен анықтауға болады:

$C_{пер} = Q \times P_{тонн}$ (немесе $Q \times \Delta l \times P_т / 100$)

мұнда Q — жүк көлемі (т);

$P_т$ — сдельный тариф бойынша 1 т жүк үшін тарифтік ақы;

Δl — сдельный тарифтердің әрекет ету радиусынан асатын қашықтық;

$P_т$ — сдельный тарифтер радиусынан асатын әр километрге (тонна-километрге) тарифтік ақы.

Әр автотранспорттық кәсіпорын сдельный тарифтерді қолданудың өзінің оңтайлы радиусын белгілейді: алыс қашықтықтағы 5 т-нан астам жүктер үшін әдетте 600 км, жергілікті 5 т-ға дейінгі жүктер үшін 50 км.

Ерекше тарифтер негізінен массивтік, төгілмелі жүктерді тасымалдауға белгіленеді. Олар жүктің нақты массасына, тасымалдау қашықтығына және көлік құралының жүк көтергіштігіне байланысты алынады.

3. **Километрлік есеп бойынша тарифтер**. Олар мыналар үшін қолданылады:

- автомобильдің тұрақты тұрғылықты жерінен тыс жерге өз бетімен жүріп бару және қайту үшін;
- тапсырыс берушінің кінәсінен тасымалдау болмаған жағдайда екі бағыттағы жүріс үшін;
- арнайы қызметтер көрсету және басқа операциялар кезінде;
- жаңа жылжымалы құрамды немесе капиталды жөндеуден кейінгі құрамды жеткізу (перегон) кезінде.

Автомобиль көлігінде әртүрлі үстемеақылар, жеңілдіктер және айыппұлдар кеңінен қолданылады. Олар тасымалдау шарттары өзгергенде, белгіленген нормалар мен тәртіптер бұзылғанда және басқа жағдайларда тарифтік ақыны өзгертуге мүмкіндік береді.

Практикада қосымша ақылар жиі алынатын: қарапайым тұру, қосымша логистикалық операциялар (қосымша кіру, өлшеу, қайта санау және т.б.). Бұл қосымша ақылар көлік құралдарының жүк көтергіштігіне байланысты есептеледі.

Негізгі және қосымша уақыт нормаларынан асатын қарапайым тұру үшін айыппұлдар (жүк көтергіштікті ескере отырып) салынады.

Егер жөнелтушілер мен алушылар тиеу-түсіру кезіндегі қарапайым тұру ұзақтығын қысқарта алса, тасымалдаушылар жауап ретінде тасымалдау үшін тарифтік ақыны төмендетіп, тиісті жеңілдіктер бере алады.

Водительдер тікелей орындайтын экспедициялық операциялар үшін ақы әдетте жүк тасымалдау тарифтеріне кіреді. Егер экспедиция арнайы экспедиторлармен жүзеге асырылса, орташа ақы негізгі тарифтің 20%-ы мөлшерінде алынады.

Тиеу-түсіру жұмыстары үшін ақы (самосвалдарды түсіруден басқа) тонна-операциялар көлеміне сүйене отырып есептеледі.