

## Ceny za usługi spedycyjne i transportowe - informacja

Głównym celem przedsiębiorstw transportowych i spedycyjnych jest zaspokajanie popytu klientów oraz osiąganie jak największych zysków. Dodatkowo procesy spedycyjno-transportowe muszą być realizowane w taki sposób, aby towar został dostarczony do odbiorcy, we właściwym czasie, we właściwym stanie oraz po konkurencyjnej, względem innych firm spedycyjnych czy przewozowych, cenie. Cena usługi transportowej jest pieniężnym wyrażeniem jej wartości.

Koszty usług transportowych ponoszone w poszczególnych gałęziach transportu ze względu na stosowane środki przewozowe oraz technologie transportowe wykazują duże różnice. Dlatego też ceny oparte są na kosztach występujących w poszczególnych gałęziach transportu.

W praktyce usługi transportowe realizuje się przy udziale większej liczby gałęzi transportu (zazwyczaj dwóch); ceny są ryczałtowane za całość świadczonych usług. Wówczas ceny ustalane na podstawie odrębnych kalkulacji kosztów, odpowiednich dla każdej gałęzi transportu, ze zróżnicowaniem cen usług transportowych mamy również do czynienia w ramach jednej gałęzi transportu. Zależy to od rodzaju środka przewozowego użytego do wykonania przewozu, ponieważ koszt jednostkowy przewozu zmniejsza się wraz ze wzrostem ładowności środka przewozowego, a co się z tym wiąże się cena jednostkowa za przewóz ulega również obniżeniu w miarę zwiększania się masy przesyłki.

Inne ceny są stosowane w przewozach osób, a inne w przewozach towarów. Różnice wystąpią także w zasadach kalkulacji kosztów będących podstawą przy ustalaniu cen dla każdego z tych rodzajów przewozów.

Przedsiębiorstwa transportowe, spedycyjne czy logistyczne obok usługi przewozu świadczą także wiele innych, dodatkowych usług, takich jak: usługi przeładunkowe, magazynowe, kompletacja, w przypadku których ustalane są odrębnie ceny.

Ceny ulegają zróżnicowaniu również w zależności od tego, czy mamy do czynienia z przewozami krajowymi czy międzynarodowymi. Z praktyki wynika, że przewozy krajowe są tańsze niż międzynarodowe.

### Systemy ustalania cen w spedycji i transporcie

Generalnie możemy wskazać na dwa sposoby ustalania cen w transporcie:

1. system taryfowy – podstawowy;
2. system umowny.

W systemie taryfowym mamy do czynienia z ceną podaną do publicznej wiadomości za wykonanie określonych usług transportowych wraz z postanowieniami, które określają zasady jej stosowania i obliczania opłat.

Taryfy mogą być ustalane:

1. przez poszczególnych przewoźników;
2. przez grupę przewoźników w wyniku zawartych porozumień;
3. przez kompetentny organ administracji państwowej lub instytucje zrzeszające przewoźników i spedytorów.

Ceny zawarte w taryfach są cenami jednostkowymi. Oznaczają więc cenę za przewóz określonej jednostki ładunku (100 kg, 1t, itp.), na przykład na podaną w taryfie odległość.

Na poziom cen duży wpływ mają warunki występujące na rynku usług transportowych, a ściślej rzecz ujmując, poziom popytu i podaży oraz poziom konkurencji. Jeśli podaż przewyższa popyt, ceny powinny maleć. Podobnie jest w sytuacji ostrej konkurencji na rynku, zwłaszcza konkurencji cenowej. Natomiast jeśli popyt przewyższa podaż, ceny mogą wzrastać. W praktyce jednak nie zawsze te podstawowe reguły ekonomiczne są stosowane.

Zasadniczo taryfowy system ustalania cen występuje przy masowych i powtarzalnych aktach kupna i sprzedaży. Ujednolicone stawki jednostkowe taryf mają charakter cen odpowiadających przeciętnym warunkom i kosztom produkcji.

W bardzo wąskim znaczeniu taryfa spedycyjna lub transportowa oznacza zestawienie cen za usługi spedycyjne lub transportowe. W nieco szerszym znaczeniu pod pojęciem taryfy spedycyjnej lub transportowej rozumie się podany do powszechnej wiadomości wykaz stawek i opłat, tj. cen jednostkowych za zastosowanie określonych usług spedycyjnych lub transportowych oraz zbiór przepisów określających warunki stosowania tych stawek i sposób obliczania według nich opłat za poszczególne usługi.

### **Stawki opłat stosowane w taryfach**

Stawki opłat w taryfach ustalane są najczęściej na podstawie kosztów własnych poniesionych w związku ze świadczeniem usług transportowych, Stawki mogą być:

1. stałe (proporcjonalne);
2. degresywne (malejące);
3. progresywne (rosnące).

Stawki stałe występują wtedy, kiedy za każdą jednostkę pracy przewozowej (np. tkm) obowiązuje ta sama stawka, bez względu na wielkość całkowitej produkcji zrealizowanej w danym przewozie. Przy stawkach degresywnych opłata za każdą jednostkę : -;r. przewozowej zmniejsza się wraz ze wzrostem jej rozmiarów pod wpływem wzrostu na przykład odległości przewozu. Stawki progresywne są odwrotnością stawek degresywnych to znaczy wzrastają wraz ze wzrostem wielkości pracy przewozowej (rzadko stosowane).

System umowny polega na tym, że każdorazowo usługobiorcy i firmy transportowe zawierają umowę na realizację procesu transportowego, w której ustalają wysokość ceny (stawki) za usługę transportową. Cena umowna jest często ustalana w wyniku negocjacji prowadzonych między usługodawcą a usługobiorcą. Wysokość tej ceny w zasadzie nie podlega żadnym ograniczeniom prawnym. Są to ceny wolne, których wysokość jest kształtowana przez popyt i podaż. Ceny umowne można stosować w każdym przypadku, chyba że obowiązujące przepisy lub umowy międzynarodowe nie stanowią o stosowaniu ograniczeń w zakresie ustalania cen przez przedsiębiorstwa świadczące usługi transportowe, spedycyjne czy logistyczne.

Podstawową cechą ładunku mającą wpływ na stawkę przewozową jest ciężar właściwy, który wyznacza jego przestrzenność. W zależności od przestrzenności ładunku środek transportu może być w różnym stopniu wykorzystany, Im większa jest przestrzenność ładunku, tym w mniejszym stopniu wykorzystana jest ładowność środka transportu i tym samym koszty własne przewozu rozkładają się na mniejszą liczbę jednostek masy ładunku. Stąd stawka przewozowa musi być wyższa w stosunku do stawki przewozowej ładunku wykorzystującego całą ładowność środka transportu.

Ładunki charakteryzują się różnymi cechami wyznaczającymi ich podatność transportową. Przypomnę, że podatność transportową rozumiemy jako stopień odporności ładunku na warunki i skutki transportowe. W zależności od stopnia podatności transportowej koszty przewozu ładunków o tej samej masie będą kształtować

się w sposób zróżnicowany, co ma swoje uzasadnienie w różnicowaniu stawek w taryfach i w stosowaniu tak zwanych klas (grup) ładunków, np. klasa A, klasa B czy klasa I, klasa II. Często stawki opłat różnicowane są w zależności od rodzaju użytego środka przewozu. Na przykład w taryfie kolejowej wyższe stawki są ustalone za przewozy ładunków w wagonach z zagłębioną podłogą. Podobnie wyższe stawki są ustalane dla przewozów dokonywanych w skróconym czasie, np. z umownym terminem przewozu. W obu przypadkach wyższe stawki opłat wynikają z ponoszenia wyższych kosztów.

W przewozach osób stawki opłat różnicuje się w zależności od poziomu komfortu podróży. Na przykład w przewozach kolejną mamy podział na 1 i 2 klasę, w samolotach możemy spotkać podział na klasę ekonomiczną bądź klasę *business*, a na promach morskich zróżnicowana jest klasa kajut.

W przewozach osób stawki opłat zależą także od skali zakupu usług. Stawki za przejazdy grupowe są niższe od stawek za przejazdy indywidualne.

Biorąc pod uwagę odległość przewozu, stawki opłat mają z reguły charakter degresywny dla poszczególnych stref odległości, tj. maleją na 1 tkm w miarę wzrostu odległości przewozu. Oznacza to, że wraz ze wzrostem odległości przewozu rośnie suma kosztów przewozu przy jednoczesnym obniżeniu kosztu jednostkowego przewozu ładunku. Koszty jednostkowe stanowią wielkość zmienną kształtują się więc odwrotnie proporcjonalnie do odległości przewozu.

Duże firmy transportowe i spedycyjne posiadają taryfikatory zależnie od wielkości ładunku, jaki ma być przetransportowany. Zatem możemy mówić o przewozach całopojazdowych, gdy wynajmujemy całą powierzchnię ładowną pojazdu i przewozimy np. 33 palety. Następnie firmy wyróżniają cenę za przewozy częściowe, np. jeśli ładunek, który chcemy przewieźć zajmuje więcej niż 1/3 przestrzeni ładownej pojazdu. Trzecią grupę stanowi cena za przewóz drobnych ładunków, np. 1 palety czy paczki. Są to tak zwane przewozy drobnicowe. Pamiętajmy także, że im mniej ładunku przewozimy jednorazowo, tym wyższe są koszty transportu w przeliczeniu na 1 kg przewiezionego ładunku. Przykładowy podział cenników można znaleźć na stronach internetowych większości dużych firm transportowo-spedycyjnych działających na terenie Polski.

Cena za przewóz towarów lub osób może wynikać i systemu taryfowego lub z systemu umownego, gdzie strony ustalają indywidualnie wysokość ceny za przewóz.

Ustalenie właściwej ceny za transport ładunku jest jednym z najważniejszych problemów w firmie transportowo-spedycyjnej. Cena musi być tak ustalona, by była konkurencyjna względem innych firm przewozowych. Dodatkowo należy także pamiętać, aby cena ta uwzględniała wszelkie koszty, jakie poniosła nasza firma w związku z realizacją dan^; usługi przewozowej- Jednak cena nie tylko ma pokryć poniesione koszty, ale także przynieść oczekiwany zysk. W związku z tym, aby spełnić oczekiwania jednej i drugiej strony, szczególnie w transporcie towarów, często zdarzają się sytuacje, gdzie firmy negocjują ceny za przewóz ładunku z punktu A do punktu B.