

ЛОГИСТИКА

УДК 656.23

И. А. ЕЛОВОЙ, доктор экономических наук, Л. В. ОСИПЕНКО, младший научный сотрудник, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТАРИФНЫХ СХЕМ НА ОСНОВНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ СТРАН СНГ И ОСОБЕННОСТИ ПОСТРОЕНИЯ ТАРИФОВ

В рамках действия Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, государствам ЕЭП необходимо было до 1 января 2013 года унифицировать тарифы на услуги по перевозке грузов по видам сообщений, что обусловило необходимость разработки модели построения унифицированных тарифов для Республики Беларусь. Выполнен сравнительный анализ нормативных документов, применяемых при определении плат за перевозку в странах СНГ. Предложена новая модель построения тарифов на базе российского Прейскуранта № 10-01 с учетом специфики Белорусской железной дороги.

Общие положения. В общепринятом понятии тарифы – это цены на различные производственные и непроизводственные услуги (транспортные, коммунальные, бытовые, связи и др.), которые дифференцируются с учетом их качества, сроков исполнения заказов, категорий потребителей и других факторов. В соответствии с данным определением транспортный тариф – это система ставок платы за провоз и сборов за дополнительные услуги, получаемых всеми видами транспорта от клиентов.

Государство или другие субъекты управления в основном используют умеренное или мягкое управление тарифами на отдельных видах транспорта, когда на определенный период времени задаются постоянные тарифные ставки. В данном случае объект управления в рамках, определенных государством или другим субъектом управления, получает относительную свободу принятия решений и последующих действий. Здесь тактика и решение оперативных задач, в части установления уровня тарифов, остаются за объектами управления. В частности, в настоящее время тарифы железнодорожного транспорта регулируются Министерством экономики Республики Беларусь и являются предельными. В то же время наряду с государственными тарифами на железнодорожном транспорте допускается применять договорные тарифы на услуги более высокого качества против предусмотренного в [1], например, при сокращении срока доставки, прибытии грузового поезда в пункт назначения по расписанию и др.

Сравнительный анализ нормативных документов, используемых на железных дорогах стран СНГ при определении провозных плат. До 01.01.2013 г. в Республике Беларусь при внутривнутриреспубликанских перевозках грузов для определения тарифов и расчета провозных плат применялся Прейскурант № 10-01 [1], включающий:

- 1) порядок расчета и правила применения провозной платы;
- 2) тарифы на перевозки грузов во внутривнутриреспубликанском сообщении по соответствующим тарифным схемам (всего 53 тарифные схемы).
- 3) порядок определения и применения, а также ставки плат за работы и услуги;
- 4) классификатор тарифных схем;

5) соотношения Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов (далее – ЕТСНГ) и номенклатуры плана и учета погрузки.

При перевозках грузов в Российскую Федерацию по территории Республики Беларусь провозная плата взималась в соответствии с [2].

Для остальных международных перевозок грузов тарифы за перевозку по территории Республики Беларусь применялись в соответствии с действующими международными соглашениями. Например, Тарифная политика [4] является международным договором межведомственного характера и действует в рамках Тарифного Соглашения железнодорожных администраций государств – участников СНГ (далее – Тарифное Соглашение) и включает:

- 1) порядок исчисления плат за транзитные перевозки грузов из третьих стран в третьи страны;
- 2) порядок исчисления плат за перевозку грузов между странами, железные дороги которых являются участницами Тарифного Соглашения;
- 3) порядок исчисления плат за перевозку домашних вещей;
- 4) порядок согласования сквозных ставок на перевозки грузов по железным дорогам – участникам Тарифного Соглашения;
- 5) базовые ставки для расчета плат за перевозки;
- 6) порядок исчисления и ставки дополнительных сборов;
- 7) тарифные ставки Международного транзитного тарифа (МТТ) для повагонных отправок, универсальных крупнотоннажных контейнеров, универсальных среднетоннажных контейнеров.

Действующий в Российской Федерации Прейскурант № 10-01 [2] состоит из двух частей. Часть I включает:

- 1) правила применения тарифов за перевозку грузов по российским железным дорогам;
- 2) правила применения платы за услуги по использованию инфраструктуры РЖД;
- 3) перечень позиций ЕТСНГ с указанием тарифных классов грузов и минимальных весовых норм загрузки универсальных вагонов;

4) поправочные коэффициенты к платам за перевозку груза, дальности перевозки и др.;

5) перечень и классификатор тарифных схем, применяемых для определения плат за перевозки грузов, а также к платам за услуги инфраструктуры в зависимости от тарифного класса;

6) размеры плат (сборов), связанных с перевозкой ряда грузов.

Часть II [2] включает расчетные таблицы плат по тарифным схемам (всего более 100 тарифных схем).

На железных дорогах Украины при определении плат за внутригосударственные перевозки грузов применяется Сборник тарифов [3], в состав которого входят:

1) правила применения тарифов;

2) сборы за работы и услуги, связанные с перевозкой грузов;

3) ставки платы за перевозки по соответствующим тарифным схемам в составе грузовых поездов, с отдельным локомотивом железной дороги и с отдельным собственным (арендованным) локомотивом.

Тарифы за перевозку грузов по территории Республики Казахстан при внутренних, экспортных и импортных перевозках определяются согласно Тарифному руководству [5], которое состоит из трех частей:

1) правила применения тарифов, включающие также ЕТСНГ и минимальные весовые нормы и классификатор тарифных схем, применяемых при расчетах плат за перевозку грузов;

2) тарифные ставки;

3) штрафы и платы за дополнительные услуги.

Плата за перевозку грузов в вагонах и контейнерах инвентарного парка на железных дорогах Казахстана исчисляется как сумма четырех тарифов, установленных за:

1) услуги магистральной железнодорожной сети (установленных Агентством Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и защите конкуренции);

2) пользование локомотивной тягой;

3) пользование грузовыми вагонами;

4) услуги грузовой и коммерческой работы.

Плата за перевозку грузов в собственных, арендованных вагонах и контейнерах исчисляется аналогичным порядком без учета платы за пользование грузовыми вагонами, а в случае использования собственного, арендованного локомотива – без учета платы за пользование локомотивной тягой.

Тарифы на экспортно-импортные и транзитные перевозки грузов в Украине и транзитные перевозки в Республике Казахстан определяются в соответствии с [4].

Сравнительный анализ действующих на железных дорогах стран СНГ тарифных систем. Для сравнения тарифных систем грузовых железнодорожных перевозок с Республикой Беларусь, Российской Федерации, Республике Казахстан и Украине составлена таблица 1, в которой рассмотрены возможные варианты перевозки грузов (в том числе домашних вещей, негабаритных грузов) в различных вагонах и контейнерах как железной дороги, так и частных, арендованных. Кроме того, рассмотрены варианты перевозки порожних вагонов и контейнеров, перемещения подвижного состава на своих осях и т. д.

Для каждого варианта на основании соответствующих нормативных документов рассматриваемых государств определены номера тарифных схем.

Таблица 1 – Сравнительный анализ тарифных схем, используемых при определении провозных плат на железных дорогах стран СНГ

Род подвижного состава	Принадлежность подвижного состава	Номера применяемых тарифных схем			
		Беларусь ¹⁾	Россия	Казахстан	Украина
1 Перевозки в составе грузовых поездов:					
1.1 Грузевые вагоны, контейнеры:					
1.1.1 Универсальные вагоны:					
1.1.1.1 Крытый	ж.д. ²⁾	1	И1+В3	1	1
	прив. ³⁾	1	8	2	1
1.1.1.2 Полувагон	ж.д.	1	И1+В4	1	1
	ж.д. (н/г) ⁴⁾	10-14	34-38	30-34	18
	прив.	1	8	2	1
1.1.1.3 Платформа	ж.д.	1	И1+В1	1	1
	ж.д. (н/г)	10-14	34-38	30-34	18
	прив.	1	8	2	1
1.1.2 Специализированные вагоны:					
1.1.2.1 Хоппер-цементовоз	ж.д.	1	И2+В5	3	2
	прив.	1	9	7	2
1.1.2.2 Хоппер-зерновоз	ж.д.	1	И3+В8	4	2
	прив.	1	9	8	2
1.1.2.3 Хоппер-минераловоз	ж.д.	1	И3+В8	5	2
	прив.	1	9	8	2
1.1.2.4 Хоппер-дозатор	ж.д.	1	И3+В8	5	2
	прив.	1	9	8	2
1.1.2.5 Думпка	ж.д.	1	И3+В12	5	2
	прив.	1	9	8	2
1.1.2.6 Цистерна для цемента	ж.д.	1	И3+В8	5	2
	прив.	1	9	8	2
1.1.2.7 Цистерна для кальцинированной соды	ж.д.	1	И3+В10	5	2
	прив.	1	9	8	2
1.1.2.8 Крытый для скота	ж.д.	1	И3+В8	3	2
	прив.	1	9	7	2
1.1.2.9 Бункерного типа для нефтебитума	ж.д.	1	И3+В10	5	2
	прив.	1	9	8	2
1.1.2.10 Бункерного типа для муки	ж.д.	1	И3+В9	6	2
	прив.	1	9	8	2
1.1.2.11 Полувагон для агломерата и окатышей	ж.д.	1	И3+В11	4	2
	прив.	1	9	8	2
1.1.2.12 Полувагон для технологической щепы	ж.д.	1	И6+В8	5	2
	прив.	1	12	8	2
1.1.2.13 Крытый для автомобилей	ж.д.	1	И5+В8	5	2
	прив.	1	11	8	2
1.1.2.14 Платформа 2-ярусная для автомобилей	ж.д.	1	И4+В6	3	2
	прив.	1	10	7	2
1.1.2.15 Платформа длиной менее 19,6 м для лесоматериалов круглых, рулонной стали, цельнокатанных колес, рельсов, колесных пар	ж.д.	1	И3+В6	6	2
	прив.	1	9	8	2
1.1.2.16 Платформа длиной 19,6 м и более для крупнотоннажных контейнеров и колесной техники	ж.д.	1	И7+В2	5	2
	прив.	1	13	8	2

Продолжение таблицы 1

Род подвижного состава	Принадлежность подвижного состава	Номера применяемых тарифных схем			
		Беларусь ¹⁾	Россия	Казахстан	Украина
1.1.2.17 Платформа длиной 19,6 м и более для лесоматериалов и длинномерных грузов	ж.д.	1	И7+В6	6	2
	прив.	1	13	8	2
1.1.2.18 Остальные типы специализированных вагонов	ж.д.	1	И3+В1 И3+В2 И3+В14	5	2
	прив.	1	9	8	2
1.1.3 Цистерны для наливных грузов:					
1.1.3.1 Нефти и нефтепродуктов	ж.д.	4	И14+В7	19	4
	прив.	4	19	20	4
1.1.3.2 Кислот, оксидов, пероксидов, ангидридов	ж.д.	8	И14+В12	27	8
	прив.	8 ³⁾	19	20	8
1.1.3.3 Метанола	ж.д.	6	И15+В9	23	6
	прив.	6	20	24	6
1.1.3.4 Углеводородов и их производных	ж.д.	5	И16+В14	21	5
	прив.	5	20	22	5
1.1.3.5 Молока и молочных продуктов	ж.д.	7	И17+В12	25	7
	прив.	7	22	26	7
1.1.3.6 Газов, кроме энергетических	ж.д.	5	–	21	5
	прив.	5	21	22	5
1.1.3.7 Газов энергетических (углеводородов сжиженных)	ж.д.	5	–	–	5
	прив.	5	23	21	5
1.1.3.8 Нефти и нефтепродуктов после распыления	ж.д.	–	И18+В15	–	–
	прив.	–	24	–	–
1.1.3.9 Других грузов, перевозимых наливом	ж.д.	8	И14+В6 И14+В12 И14+В14	27	8
	прив.	8	19	20	8
1.1.4 Изотермические вагоны:					
1.1.4.1 Рефрижераторный, АРВ, АРВ-Э	ж.д.	2	30	9-11	3
	прив.	2	31	9-11	3
1.1.4.2 ИВ-термос, переоборудованный из рефрижераторного вагона	ж.д.	3	И6+В13	12	3
	прив.	3	31	12	3
1.1.4.3 Вагон-термос	ж.д.	3	И7+В13	12	3
	прив.	3	31	12	3
1.1.4.4 ИВ-термос, переоборудованный из крытого вагона	ж.д.	3	И3+В6	12	3
	прив.	3	31	12	3
1.1.4.5 Остальные типы изотермических вагонов	ж.д.	–	И7+В6	–	3
	прив.	–	31	8	3
1.1.5 Транспортёры:					
1.1.5.1 4-осные	ж.д.	15-20	39-43	35-40	19
	прив.	15-20	–	–	–
1.1.5.2 6-осные	ж.д.	21-26	44-48	35-40	19
	прив.	21-26	–	–	–
1.1.5.3 8-осные	ж.д.	27-32	44-48	41-46	20
	прив.	27-32	–	–	–
1.1.5.4 12-осные	ж.д.	33-38	49-53	47-52	21
	прив.	33-38	–	–	–
1.1.5.5 16-осные	ж.д.	39-44	–	53-58	22
	прив.	39-44	–	–	–
1.1.5.6 20-осные	ж.д.	45-50	54-58	53-58	22
	прив.	45-50	–	–	–

Продолжение таблицы 1

Род подвижного состава	Принадлежность подвижного состава	Номера применяемых тарифных схем			
		Беларусь ¹⁾	Россия	Казахстан	Украина
1.1.6 Контейнеры универсальные:					
1.1.6.1 Массой брутто 0,625 т	ж.д.	–	–	105	–
1.1.6.2 Массой брутто 1,25 т	ж.д.	–	–	105	–
1.1.6.3 Массой брутто 3 т	ж.д.	51	85	93	9.1, 9.4
	прив.	51	90	99	9.2, 9.3
1.1.6.4 Массой брутто 5 т	ж.д.	51	86	94	9.1, 9.4
	прив.	51	91	100	9.2, 9.3
1.1.6.5 Длиной 10 футов	ж.д.	51	87	95	10.1, 10.4
	прив.	51	92	101	10.2, 10.3
1.1.6.6 Длиной 20 футов	ж.д.	51	88	96	10.1, 10.4
	прив.	51	93	102	10.2, 10.3
1.1.6.7 Длиной 30 футов	ж.д.	–	88	97	10.1, 10.4
	прив.	–	93	103	10.2, 10.3
1.1.6.8 Длиной 40 футов	ж.д.	51	89	98	10.1, 10.4
	прив.	51	94	104	10.2, 10.3
1.1.6.9 Длиной свыше 40 футов	ж.д.	–	89	98	–
	прив.	–	94	104	–
1.1.7 Контейнеры термические:					
1.1.7.1 Длиной 10, 20 и 30 футов	ж.д.	51	102	93-97	12.1, 12.4
	прив.	51	–	99-103	12.2, 12.3
1.1.7.2 Длиной 40 футов и более	ж.д.	51	103	98	12.1, 12.4
	прив.	51	–	104	12.2, 12.3
1.1.8 Танк-контейнеры:					
1.1.8.1 Длиной 20 футов	ж.д.	52	–	96	11.1, 11.4
	прив.	52	–	102	11.2, 11.3
1.1.8.2 Длиной 40 футов	ж.д.	52	–	98	11.1, 11.4
	прив.	52	–	104	11.2, 11.3
1.1.9 Сборный вагон	ж.д.	53	100	105	–
1.1.10 Передвижное формирование, осуществляющее строительство на железной дороге. Вагоны нерабочего парка (грузевые, порожние). Локомотивы, краны	ж.д.	–	32	–	17
1.1.11 Специализированные платформы для контрейлерных перевозок	ж.д.	9	–	98	13
	прив.	9	–	–	13
1.2 Порожние вагоны:					
1.2.1 Универсальные	прив.	–	25	14	14.1
1.2.2 Специализированные	прив.	–	25-27	14, 15	14.1
1.2.3 Цистерны для наливных грузов	прив.	–	25, 26	22	14.1
1.2.4 Изотермические	прив.	–	26	16	14.1

Окончание таблицы 1

Род подвижного состава	Принадлежность подвижного состава	Номера применяемых тарифных схем			
		Беларусь ¹⁾	Россия	Казахстан	Украина
1.3 Порожные контейнеры:					
1.3.1 <i>Универсальные</i>	прив.	51	–	99-104	9.5, 9.6, 10.5, 10.6
1.3.2 Термические:					
1.3.2.1 Длинной 10, 20 и 30 футов	ж.д.	–	104	–	–
	прив.	51	–	99-103	12.5, 12.6
1.3.2.2 Длинной 40 футов и более	ж.д.	–	105	–	–
	прив.	51	–	104	12.5, 12.6
1.3.3 Танк-контейнеры:					
1.3.2.1 Длинной 20 футов	ж.д.	52	–	–	–
	прив.	52	–	102	11.5, 11.6
1.3.2.2 Длинной 40 футов	ж.д.	52	–	–	–
	прив.	52	–	104	11.5, 11.6
1.4 Прочие типы подвижного состава:					
1.4.1 <i>Передвижное формирование, осуществляющее строительство на железной дороге; вагоны нерабочего парка; локомотивы, краны</i>	ж.д.	–	32	–	17
1.4.2 <i>Локомотив, тендер локомотивов, кран и путевая машина</i>	прив.	–	28	17	14.2
1.4.3 <i>Вагон пассажирский, вагон электро- и дизель-поездов</i>	прив.	–	29	17	14.1
1.4.4 <i>Контрейлеры на специализированных платформах</i>	ж.д.	9	–	–	13
1.5 Домашние вещи:					
1.5.1 <i>Универсальный вагон</i>	ж.д.	1	84	–	1
1.5.2 <i>Универсальный контейнер</i>	ж.д.	51	95-99	93-98	9.1, 9.4, 10.1, 10.4
1.5.3 <i>Сборный вагон</i>	ж.д.	53	101	105	–
2 Перевозки с отдельным локомотивом железной дороги:					
2.1 Универсальные вагоны:					
2.1.2 <i>Полувагон, платформа</i>	ж.д.	–	–	–	23
2.2 Транспортеры:					
2.2.1 <i>8-, 12-, 14-осные</i>	ж.д.	–	–	–	24
2.2.2 <i>16-осные</i>	ж.д.	–	59-63	(59-64) + 89	25
2.2.3 <i>20-осные сочлененные</i>	ж.д.	–	64-68	(5-70) + 90	26
2.2.4 <i>28-осные сочлененные</i>	ж.д.	–	69-73	(71-76) + 91	25
2.2.5 <i>32-осные сочлененные</i>	ж.д.	–	74-78	(77-82) + 92	27
2.2.6 <i>24- и 32-осные сцепные</i>	ж.д.	–	79-83	83-88	25
¹⁾ Для Республики Беларусь указаны тарифные схемы согласно [1].					
²⁾ ж.д. – подвижной состав железной дороги.					
³⁾ прив. – приватный, арендованный подвижной состав.					
⁴⁾ н/г – перевозка негабаритных грузов.					

Анализ данных показывает, что тарифные системы государств имеют много общих закономерностей (в особенности это касается перевозок грузов на транспорте), но еще больше наблюдается различий, начиная от количества применяемых тарифных схем и заканчивая их содержанием и особенностями применения.

Минимальное количество тарифных схем использовалось до 31.12.2012 г. в Республике Беларусь (53 тарифные схемы). В Украине применяется 61 тарифная схема с учетом выделения различных частных случаев. В Республике Казахстан и Российской Федерации при определении провозных плат используется более 100 тарифных схем, что, с одной стороны, затрудняет процесс определения тарифов, а с другой стороны, позволяет наиболее адекватно определять провозную плату для определенного рода подвижного состава, особенно при условии наличия на сети железных дорог большого количества приватных и арендованных вагонов.

Оптимальной является тарифная система, учитывающая множество различных факторов, в том числе род и принадлежность вагона, массу перевозимого груза и др. При этом необходимо учитывать род и тарифный класс перевозимого груза, что позволит более гибко реагировать на изменения структуры рынка транспортных услуг и обеспечить стабильный доход от грузовых железнодорожных перевозок. Указанным требованиям в наибольшей степени соответствует российский Прейскурант № 10-01 [2], модель которого целесообразно использовать в качестве базовой для разработки нового нормативного документа, регламентирующего размеры и порядок начисления плат за перевозки грузов по территории Республики Беларусь в рамках ЕЭП.

Основные положения по адаптации российской модели построения тарифов к условиям и специфике перевозок в Республике Беларусь. Выполненные исследования показали, что на Белорусской железной дороге могут быть эффективно использованы следующие основные положения российской модели построения тарифов:

1) дифференциация грузов на три тарифных класса в зависимости от уровня транспортной составляющей в цене перевозимого груза с использованием соответствующих коэффициентов;

2) применение дополнительных корректирующих коэффициентов для ряда грузов внутри тарифных классов с целью соблюдения баланса интересов субъектов естественных монополий и железнодорожного транспорта;

3) разделение тарифа за перевозку грузов на две составляющие: за использование коммуникаций (инфраструктуры) и локомотивов Белорусской железной дороги (далее – тариф группы И) и использование вагонов железной дороги (далее – тариф группы В).

При адаптации модели построения тарифов для условий Белорусской железной дороги по сравнению с базовой моделью следует:

1) уменьшить количество тарифных схем базовой модели, исходя из экономической целесообразности;

2) исключить поправочные коэффициенты к тарифам, зависящие от количества вагонов в отправке, применяемой технологии и расстояния перевозки;

3) исключить коэффициенты к тарифам на перевозку грузов по специальной нитке графика большой скоростью отдельным поездом;

4) включить условия тарификации при перевозке грузов с отдельным локомотивом по заявлению грузоотправителя.

Рекомендуемые к применению на Белорусской железной дороге тарифные схемы приведены в таблицах 2–6.

Таблица 2 – Тарифные схемы, рекомендуемые к применению при определении платы за перевозку грузов в универсальных и специализированных вагонах

Род вагонов	Вагоны		
	железнодорожные		частные, арендованные
	тарифные группы И	тарифные группы В	
1 Универсальные вагоны			
Крытый	И1	В1	8
Платформа	И1	В2	8
Полувагон	И1	В3	8
2 Специализированные вагоны (кроме цистерн для наливных грузов, рефрижераторных вагонов)			
Крытый вагон-хоппер для зерна, цемента, минеральных удобрений, сырья для минеральных удобрений	И2	В4	9
Прочие типы специализированных вагонов, включая КРУ, ИВ-термосы, вагоны-термосы и прочие не поименованные отдельно типы изотермических вагонов	И3	В5	10
3 Рефрижераторные вагоны			
АРВ-Э, автономные вагоны для живой рыбы, рефрижераторные, живорыбные секции	20		21

Таблица 3 – Тарифные схемы, рекомендуемые к применению при определении платы за перевозку наливных грузов в цистернах

Наименование номенклатурных групп согласно ЕТСНГ	Позиции ЕТСНГ и коды ЕТСНГ для отдельных грузов	Цистерны		
		железнодорожные		частные, арендованные
		тарифные группы И	тарифные группы В	
Тарифные схемы				
Нефть и нефтепродукты	201; 211-215; 221-225; 226021; 226069; 226106	И4	В6	11
Спирты и фенолы	721; 722	И5	В7	12
Скоропортящиеся грузы	551-554; 563; 574; 584; 591; 592; 595	И6	В8	13
Газы сжиженные, углеводороды	226 (кроме 226021, 226069, 226106); 488; 711	–	–	14
Прочие грузы		И7	В9	15

Таблица 4 – Тарифные схемы, применяемые при определении платы за перевозку грузов в универсальных контейнерах железной дороги и частных универсальных контейнерах в вагонах железной дороги

Масса брутто в т; длина в футах	Номера тарифных схем	
	контейнеры железной дороги	частные контейнеры
Контейнеры универсальные среднетоннажные		
Максимальной массой брутто 3,0 т	73	78
То же, 5,0 т	74	79

Окончание таблицы 4

Масса брутто, в т; длина, в футах	Номера тарифных схем	
	контейнеры железной дороги	частные контейнеры
Контейнеры универсальные крупнотоннажные		
Длиной 10 футов	75	80
” 20 ”	76	81
” 30 ”	76	81
” 40 ”	77	82
” свыше 40 футов	77	82

Таблица 5 – Тарифные схемы, рекомендуемые к применению при определении платы за пробег с локомотивом Белорусской железной дороги частных, арендованных порожних вагонов и грузов на своих осях

Род частного, арендованного вагона и другого подвижного состава на своих осях	Тарифные схемы
Вагоны с массой тары не более 7,5 т/ось: универсальные (крытые, платформы, полувагоны); специализированные (крытый вагон-хоппер для цемента, зерна минеральных удобрений и сырья для минеральных удобрений, вагон-самосвал (думпкар), крытый вагон для скота вагон для агломерата и окатышей, вагон бункерного типа для муки, хоппер-дозаторы и другие типы специализированных вагонов); цистерны	16
Вагоны с массой тары более 7,5 т/ось: цистерны для сжиженных газов; специализированные (вагоны бункерного типа для нефтебитума платформы длиной 19,6 м и более для крупнотоннажных контейнеров, крупнотоннажных контейнеров и колесной техники и другие типы специализированных вагонов, вагоны рефрижераторных секций, АРВ-Э, вагоны-термосы и другие типы изотермических вагонов, КРУ, ИВ-термосы, ВДЭ); другие типы универсальных вагонов	17
Локомотивы, тендеры локомотивов, краны и путевые машины, другое передвижное оборудование на железнодорожном ходу	18
Вагоны пассажирские, вагоны электро- и дизель-поездов	19

Таблица 6 – Тарифные схемы, применяемые при определении платы за перевозку габаритных и негабаритных грузов на транспортерах, негабаритных грузов на платформах и в полувагонах

Вагон или транспортер	Габаритные грузы	Зона и степень негабаритности					
		нижняя, 1-2 боковая, 1-3 боковая, 1-2 верхняя, 1-2	нижняя, 3-4 боковая, 4 боковая, 3	нижняя, 5 боковая, 5	нижняя, 6 боковая, 6	Сверхгабаритные грузы	
1 Перевозка негабаритных грузов на 4-осных платформах и в полувагонах в составе грузовых поездов							
4-осные	–	23	24	25	26	27	
2 Перевозка всех грузов на транспортерах, следующих в составе грузовых поездов							
4 и 6-осные	28	28	29	30	31	32	
8-осные	33	33	34	35	36	37	
12-осные, в том числе 8-осные сцепные с одной промежуточной платформой, 14-осные	38	38	39	40	41	42	
16-осные, в том числе 8-осные с двумя промежуточными платформами, 16-осные сцепные с одной промежуточной платформой, 20-осные	43	43	44	45	46	47	

Окончание таблицы 6

Вагон или транспортёр	Габаритные грузы	Зона и степень негабаритности					
		нижняя, 1-2 боковая, 1-3	верхняя, 1-2	нижняя, 3-4 боковая, 4	верхняя, 3	нижняя, 5 боковая, 5	нижняя, 6 боковая, 6
<i>3 Перевозка грузов на транспортёрах с отдельным локомотивом железной дороги</i>							
16-осные	48	48	49	50	51	52	
20-осные сочлененные грузоподъемностью 300 т	53	53	54	55	56	57	
28-осные сочлененные грузоподъемностью 400 т	58	58	59	60	61	62	
32-осные сочлененные грузоподъемностью 500 т	63	63	64	65	66	67	
24- и 32-осные сцепные	68	68	69	70	71	72	

Выводы. При расчете унифицированных тарифов, адаптированных к условиям Белорусской железной дороги, отражено следующее:

1) расходы на перевозку распределены на вагонную и инфраструктурно-локомотивную составляющую тарифа с выделением начально-конечных и движущих операций, что позволяет учесть технологические особенности эксплуатации вагонов различных форм собственности;

2) выделены три класса грузов с целью синхронизации тарифов в рамках ЕЭП и учета особенностей экономики Республики Беларусь;

3) определены корректирующие коэффициенты к тарифам, учитывающие особенности работы отрас-

лей экономики Беларуси и требования нашего государства в части решения социальных вопросов. Указанные коэффициенты рекомендуется применять только к инфраструктурно-локомотивной составляющей тарифа.

Применение результатов расчета на Белорусской железной дороге позволит обеспечить унификацию тарифов во всех видах сообщения при перевозках грузов в пределах ЕЭП и сохранение доходов от перевозок на прежнем уровне.

Список литературы

1 Прейскурант № 10-01 на грузовые железнодорожные перевозки во внутривнутриреспубликанском сообщении (Тарифное руководство № 1 Белорусской железной дороги): утв. постановлением М-ва экономики Респ. Беларусь от 08.01.2002 № 3 (в редакции постановления от 30.09.2008 № 193) : сб. правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта общего пользования / Белорусская железная дорога. – Минск, 2008. – 189 с.

2 Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами» (Тарифное руководство № 1) : утв. постановлением Федеральной Энергетической комиссии Российской Федерации от 17.06.2003 № 47-т // Rail-Инфо [Электронный ресурс] / Информационный портал СТМ. – СПб., 1995.

3 Сборник тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом Украины.

4 Тарифная политика железных дорог государств-участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении на 2012 фрахтовый год / Белорусская железная дорога. – Минск, 2011. – 163 с.

5 Тарифное руководство (прейскурант) АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» : утв. Приказом Президента АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» от 08.07.2004 № 256-Ц : текст по состоянию на 19.06.2012 // Rail-Инфо [Электронный ресурс] / Информационный портал СТМ. – СПб., 1995.

Получено 17.05.2013

I. A. Yelovoy, L. V. Asipenka. Comparative analysis of tariff charts on basic railways of countries the CIS and features of construction of tariffs.

Within the framework of Agreement about adjusting of access to services of railway transport, including bases of tariff politics, the states of Single economic space had to January, 1, 2013 to unify tariffs on services in transportation of loads on the types of reports. This fact stipulated the necessity of development of model of construction of compatible tariffs for Republic of Belarus. The comparative analysis of the normative documents applied at determination of paying for transportation in countries the CIS is executed. The new model of construction of tariffs is offered on the base of Russian Price-list No 10-01 taking into account the specific of the Belarusian railway.