

УДК 656.23

Л. В. ОСИПЕНКО, младший научный сотрудник, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПОРЯДКА РАСЧЕТА ТАРИФОВ ЗА ПОДАЧУ И УБОРКУ ВАГОНОВ НА ПОДЪЕЗДНЫЕ ПУТИ И ПЛАТА ЗА ИХ СОДЕРЖАНИЕ

Приведены результаты обследования подъездных путей и анкетирования ветвевладельцев и ветвепользователей, выполнен анализ опыта организации расчетов за подачу и уборку вагонов в странах СНГ. Предложены новые принципы расчетов и приведены тарифы за подачу и уборку вагонов и пользование подъездными путями. Полученные результаты будут использоваться на Белорусской железной дороге при расчетах с грузовладельцами.

Анализ опыта организации расчетов за подачу и уборку вагонов в странах СНГ. До конца 2012 года на Белорусской железной дороге Прейскурантом № 10-01 [2, гл. 21] определялись следующие основные принципы оплаты за подачу и уборку вагонов локомотивами организаций железной дороги на подъездные пути:

1) начисление по таблицам 8 и 9 в зависимости от балансовой принадлежности подъездного пути. Таблица 8 содержит тарифы за подачу и уборку, установленные на основании себестоимости одного выхода локомотива и среднесуточного количества выходов на подъездной путь. В таблице 9 к тарифам таблицы 8 прибавлена плата за содержание подъездных путей, находящихся на балансе железной дороги;

2) зависимость ставки платы от расстояния и группы подъездного пути, которая определяется на основании среднесуточного числа поданных и убранных вагонов за определенный период и указывается в договоре на подачу и уборку вагонов или на эксплуатацию подъездного пути;

3) прибавление к плате за 10 км платы по графе «за 5 км свыше 10» при подаче на расстояние, превышающее 10 км в оба конца;

4) применение корректирующих коэффициентов в случае подачи на расстояния, превышающие 40 км в оба конца;

5) предоставление скидки в размере, зависящем от группы подъездного пути, при расстановке вагонов по фронтам погрузки и выгрузки локомотивом ветвевладельца.

Из анализа работы подъездных путей по вышеназванным положениям следует необходимость:

1) привязки платы за содержание подъездных путей не к подаче и уборке, а ко времени пользования ими;

2) введения отдельной ставки, компенсирующей текущее содержание и амортизацию подъездных путей;

3) пересмотра тарифов за подачу и уборку, что вызвано недостаточным возмещением расходов на текущее содержание подъездных путей и изменениями в налоговом законодательстве.

С целью поиска оптимального решения, обеспечивающего компенсацию расходов Белорусской железной дороги по подаче и уборке вагонов и текущему содержанию подъездных путей, выполнен анализ опыта организации расчетов за подачу и уборку на железных дорогах России, Казахстана и Украины.

Документом, регламентирующим порядок начисления сбора за подачу и уборку, на железных дорогах Российской Федерации является Тарифное руководство № 3 [5], на железных дорогах Республики Казахстан – Тарифное руководство [4], на Украинских железных дорогах – Сборник тарифов [3].

В рассматриваемых государствах имеются существенные различия в порядке начисления сбора за подачу и

уборку. В России при расчетах с грузовладельцами используются таблицы 8 и 9, аналогичные таблицам [2]. Кроме этого, для малодеятельных подъездных путей первой и второй групп на железных дорогах России могут применяться таблицы 10 и 11, одна из которых содержит плату за выход локомотива на подъездные пути, принадлежащие ветвевладельцам, а вторая включает плату за выход локомотива и плату за содержание подъездных путей, принадлежащих железной дороге. Сумма плат по этим двум таблицам определяется в зависимости от суммарного числа подаваемых и убираемых вагонов за один выход и расстояния подачи и уборки в оба конца. Выбор варианта оплаты для первой и второй групп осуществляется грузоотправителем, грузополучателем, владельцем подъездного пути при заключении договора на подачу-уборку или на эксплуатацию подъездного пути. При подаче и уборке на расстояние, превышающее 10 км в оба конца, к ставке платы за 10 км прибавляется ставка по графе «за 1 км свыше 10».

На железных дорогах Казахстана применяются таблицы 1 и 2, первая из которых содержит ставки платы за подачу и уборку вагонов на подъездные пути общего пользования и подъездные пути клиентов, а вторая – на станционные и магистральные пути. Ставка платы за подачу и уборку зависит от группы подъездного пути, определяемой на основании среднесуточного числа поданных и убранных вагонов, и от расстояния подачи и уборки вагонов в оба конца. При подаче и уборке на дальние расстояния, аналогично Белорусской железной дороге, к ставке платы за 10 км прибавляется ставка по графе «за 5 км свыше 10», считая неполные 5 км за полные.

Украинскими железными дорогами при начислении платы за подачу и уборку применяются таблицы 1 (для подъездных путей, принадлежащих ветвевладельцу) и 2 (для подъездных путей, находящихся на балансе железной дороги). Группы подъездных путей в Украине отсутствуют, а плата определяется в зависимости от фактического числа поданных и убранных на подъездной путь вагонов за истекшие сутки, а также от расстояния подачи и уборки вагонов в оба конца. В случае, если расстояние подачи и уборки превышает 10 км, плата взимается в порядке, аналогичном Белорусской и Казахским железным дорогам.

Системы расчета плат за подачу и уборку вагонов и за содержание подъездных путей, применяемые на железных дорогах рассматриваемых стран, имеют как положительные, так и отрицательные стороны, которые следует учесть при разработке аналогичных тарифов для Белорусской железной дороги.

В целом на Белорусской железной дороге на основании [2] и опыта стран СНГ при расчете тарифов за подачу и уборку вагонов и плат за пользование подъездными путями целесообразно использовать следующие основные положения:

1) тариф за подачу и уборку вагонов взимать за каждые сутки за фактическое число поданных или убранных вагонов, а в случае отсутствия таких вагонов в течение суток данный тариф за эти сутки не начислять;

2) тариф за подачу и уборку вагонов для малодеятельных подъездных путей установить за один выход локомотива, а для подъездных путей со среднесуточным вагонооборотом свыше 2 вагонов – за среднесуточное количество выходов локомотива на подъездной путь;

3) для подъездных путей, принадлежащих железной дороге, установить двухставочную форму оплаты, которая включает тариф за подачу и уборку за каждые сутки (в зависимости от фактического числа поданных и убранных вагонов и от расстояния подачи и уборки в оба конца) и ежесуточную плату за пользование подъездным путем (в зависимости от его развернутой длины);

4) установить тариф «за 1 км свыше 10» при подаче и уборке на расстояния свыше 10 км;

5) в случае, когда одна часть подъездного пути находится на балансе ветровладельца, а вторая часть – на балансе железной дороги, плату за пользование подъездным путем взимать только за часть пути, находящуюся на балансе дороги;

6) коэффициенты, корректирующие тарифы за подачу и уборку вагонов на расстояния от 40 км и более, оставить без изменений.

Анализ результатов обследования подъездных путей. Для определения тарифов за подачу и уборку вагонов и плат за пользование подъездными путями необходим ряд статистических данных, которые можно получить в результате детального обследования железнодорожных подъездных путей Белорусской железной дороги и анкетного опроса грузоотправителей и грузополучателей и использовать в расчетах.

На основании результатов обследования были получены следующие выводы. На балансе железной дороги находятся 610 подъездных путей, из них 340 подъездных путей платят за фактическое число поданных и убранных вагонов, 36 путей имеют I группу и 60 – II группу. На балансе ветровладельца находятся 767 подъездных путей, на смешанном балансе – 186 путей. Суммарная развернутая длина подъездных путей составляет 2847 км, из них 1097 км (38,5 %) находятся на балансе организаций Белорусской железной дороги.

Из всего перечня подъездных путей 44 пути закрыто, 4 – демонтировано, 7 путей находятся на консервации и 80 путей не действуют в связи с прекращением работы или отсутствием договора. Кроме того, 89 % подъездных путей обслуживаются локомотивами железной дороги, 11 % – локомотивами ветровладельцев. Плату за подачу и уборку вагонов 17 % клиентов уплачивают в соответствии с таблицей № 8 и 83 % клиентов – по таблице № 9 [2].

Расстояние подачи и уборки в оба конца для 20 % подъездных путей не превышает 1 км, для 23 % составляет от 1 до 2 км. Расстояния подачи и уборки свыше 40 км наблюдаются только для 10 подъездных путей, что составляет менее 1 % от общего их количества. Более 50 % подъездных путей имеют развернутую длину до 1 км.

По результатам анкетного опроса владельцев и пользователей подъездных путей всего 11 % опрошенных предпочитают вести расчеты за подачу и уборку вагонов по группе подъездного пути, а 89 % – по фактическому числу поданных и убранных вагонов. В случае снижения объемов работы 21 % опрошенных предприятий предпочитают взять подъездной путь на свой баланс, 73 % – платить железной дороге за содержание подъездного пути и всего 6 % – закрыть (демонтировать) подъездной путь.

Методика расчета тарифов за подачу и уборку вагонов и за пользование подъездными путями железной дороги. При расчете тарифов за подачу и уборку вагонов ($\Pi_{пу}$) учитываются следующие параметры:

1) среднее время маневровой работы локомотива, выполняемой в процессе подачи и уборки вагонов (расстановка подаваемых вагонов по местам погрузки и выгрузки, уборка вагонов с мест погрузки и выгрузки, подача вагонов на весы и под дозировку, уборка этих вагонов с весов и после дозировки) (t_m);

2) средняя скорость передвижения локомотива с группой вагонов с учетом простоев при пересечении главных путей, остановок у стрелок и станционных сигналов и т.п. (V_m);

3) расстояние подачи и уборки вагонов в оба конца ($l_{пу}$);

4) среднесуточное количество выходов локомотивов в зависимости от вагонооборота (N_v);

5) дополнительные операции, возникающие в процессе подачи и уборки вагонов (перевод ручных стрелок, открытие и закрытие ворот и шлагбаумов, закрепление вагонов тормозными башмаками ($C_{доп}$);

6) расходная ставка за маневровый локомотиво-час ($e_{лчм}$),

$$\Pi_{пу} = f(e_{лчм}; V_m; l_{пу}; N_v; C_{доп}). \quad (1)$$

Величина расходной ставки за маневровый локомотиво-час определяется на основании статистических данных о расходах и эксплуатационных показателях Белорусской железной дороги с учетом следующих параметров:

1) стоимость приобретения маневрового локомотива ($\Pi_{мл}$);

2) норма амортизации маневрового локомотива ($\alpha_{мл}$);

3) нормативный срок службы маневрового локомотива ($T_{сл}$);

4) коэффициент резерва маневровых локомотивов ($k_{мр}$);

5) расходы на капитальный ремонт и число капитальных ремонтов за срок службы ($\Pi_{кр}, n_{кр}$);

6) расходы на работу тепловоза на маневрах (E_p);

7) расходы по маневровой работе на станциях ($E_{дв}$);

8) расходы на экипировку, текущий ремонт и техническое обслуживание маневровых локомотивов ($E_{рем}$);

9) эксплуатируемый парк тепловозов на маневровой работе (M_m^T);

10) коэффициент, учитывающий время нахождения маневрового локомотива эксплуатируемого парка в работе (k_t),

$$e_{лчм} = f(\Pi_{мл}; \alpha_{мл}; T_{сл}; k_{мр}; \Pi_{кр}; n_{кр}; E_p; E_{дв}; E_{рем}; M_m^T; k_t). \quad (2)$$

Ставка платы за пользование подъездным путем ($\Pi_{пп}$) зависит от:

1) расходной ставки за содержание и амортизацию одного километра подъездных путей ($e_{пп}$);

2) развернутой длины подъездного пути в километрах ($l_{пп}$);

3) суммы земельного налога (e_n);

$$\Pi_{пп} = f(e_{пп}; l_{пп}; e_n). \quad (3)$$

При расчете расходной ставки за содержание и амортизацию одного километра подъездных путей учитываются следующие параметры:

1) расходы по текущему содержанию и одиночной смене материалов верхнего строения пути ($E_{тсп}$);

2) расходы на средний и подъемочный ремонты и амортизация подъездных путей ($E_{ра}$);

3) сумма земельного налога;

4) развернутая длина станционных и подъездных путей, находящихся на балансе организаций Белорусской железной дороги ($L_{стп}$ и $L_{пп}$),

$$e_{пп} = f(E_{тсп}; E_{ра}; L_{стп}; L_{пп}). \quad (4)$$

Результаты расчета тарифов за подачу и уборку вагонов и за пользование подъездными путями и сравнительный анализ полученных данных. Тарифы за подачу и уборку вагонов и пользование подъездными путями, рассчитанные на основании статистических данных в соответствии с вышеизложенной методикой при нулевой рентабельности, представлены в таблицах 1 и 2.

Для оценки экономической эффективности полученных результатов рассчитываются доходы от оказания услуг по подаче и уборке вагонов для подъездных путей с различным числом поданных и убранных вагонов за сутки, полученные в соответствии с тарифами главы 21 [2] и на основе предлагаемых тарифов (рисунок 1).

Таблица 1 – Тарифы за подачу и уборку вагонов на подъездные пути локомотивом организаций Белорусской железной дороги (в рублях за сутки)

Число поданных и убранных вагонов за сутки	Расстояние подачи и уборки вагонов в оба конца, км											
	до 0,5 включительно	свыше 0,5 до 1 включительно	свыше 1 до 2 включительно	свыше 2 до 3 включительно	свыше 3 до 4 включительно	свыше 4 до 5 включительно	свыше 5 до 6 включительно	свыше 6 до 7 включительно	свыше 7 до 8 включительно	свыше 8 до 9 включительно	свыше 9 до 10 включительно	за 1 км свыше 10
1	221650	237510	261310	293040	324760	356480	388200	419930	451650	483380	515100	110390
2	248150	264010	287810	319530	351250	382980	414700	446430	478150	509880	541600	180480
3–5	340730	359710	388200	426170	464140	502120	540090	578060	616040	654010	691980	273110
5–10	526040	551530	589750	640710	691680	742640	793610	844570	895540	946500	997470	391360
10–25	681070	712750	760280	823650	887020	950390	1013760	1077130	1140500	1203860	1267230	524460
25–50	967780	1006860	1065490	1143650	1221820	1299990	1378160	1456330	1534500	1612660	1690830	700920
50–100	1404510	1455400	1531730	1633500	1735260	1837030	1938810	2040570	2142340	2244120	2345890	820630
100–200	2020290	2083700	2178800	2305620	2432440	2559260	2686080	2812890	2939710	3066520	3193340	1023730
200–300	2724020	2805870	2928650	3092340	3256030	3419730	3583430	3747120	3910810	4074510	4238200	1277710
300–500	5419510	5544890	5732970	5983750	6234530	6485300	6736100	6986870	7237650	7488430	7739200	2707930
Свыше 500	8241470	8420410	8688790	9046640	9404480	9762330	10120170	10478020	10835860	11193700	11551550	3785010

Примечание – При расстоянии подачи и уборки в оба конца более 10 км к плате за 10 км прибавляется плата по графе «за 1 км свыше 10», умноженная на количество километров свыше 10, считая неполный 1 км за полный.

Таблица 2 – Плата за пользование грузоотправителями и грузополучателями подъездными путями, принадлежащими организациям Белорусской железной дороги

Ставка платы за пользование подъездным путем, руб./сут	Развернутая длина подъездного пути, км											
	до 0,5 включительно	свыше 0,5 до 1 включительно	свыше 1 до 2 включительно	свыше 2 до 3 включительно	свыше 3 до 4 включительно	свыше 4 до 5 включительно	свыше 5 до 6 включительно	свыше 6 до 7 включительно	свыше 7 до 8 включительно	свыше 8 до 9 включительно	свыше 9 до 10 включительно	за 1 км свыше 10
	30760	92270	184530	307560	430580	553600	676630	799650	922680	1045700	1168720	123020

Примечание – При развернутой длине подъездного пути более 10 км к плате за 10 км прибавляется плата по графе «за 1 км свыше 10», умноженная на количество километров свыше 10, считая неполный 1 км за полный.

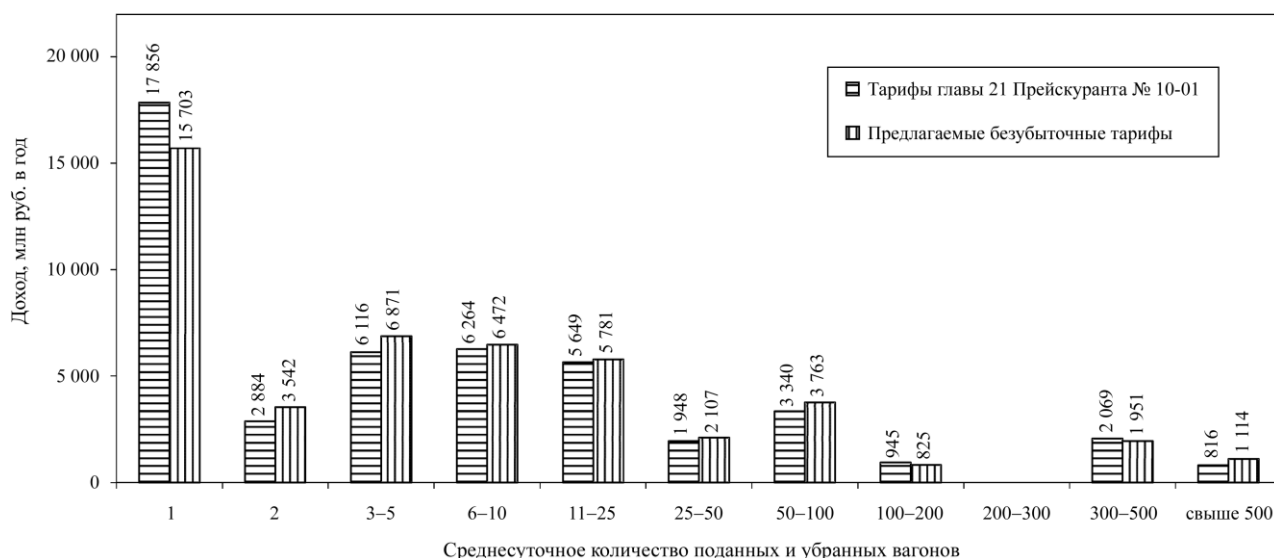


Рисунок 1 – Сравнение доходов по тарифам за подачу и уборку вагонов главы 21 [2] с доходами по предлагаемым безубыточным тарифам

Общие доходы Белорусской железной дороги, связанные с оказанием услуг по подаче и уборке вагонов, останутся практически без изменений, однако при этом будет достигнуто их перераспределение между отделениями дороги

и дистанциями пути, что позволит компенсировать расходы последних на текущее содержание подъездных путей. В таблице 3 приведены примеры расчета доходов железной дороги для реальных условий конкретных грузовладельцев.

Таблица 3 – Примеры расчета плат за подачу и уборку вагонов

№ п/п	Наименование организации, станция примыкания подъездного пути	Среднесуточное число поданных и убранных вагонов	Данные в соответствии с договором на подачу и уборку вагонов или на эксплуатацию подъездного пути				Плата в соответствии с тарифами главы 21 [2], млн руб. в год	Плата в соответствии с предлагаемыми тарифами	
			Группа подъездного пути	Развернутая длина, км	Собственник подъездного пути	Расстояние подачи-уборки в оба конца, км		млн руб. в год	разница, % $\left(\frac{\text{гр.9} - \text{гр.8}}{\text{гр.8}}\right)$
1	ОАО «Гомельагрокомплект», ст. Костюковка	0,13	I	0,7	Железная дорога	1,5	8,02	10,31	28,64
2	ОАО «Гродненский комбинат строительных материалов», ст. Гродно	26,53	VII	3,6	” ”	16,2	512,67	495,30	-3,39
3	Лидские тепловые сети, ст. Лида	0,13	I	1,4	” ”	5,8	16,55	19,23	16,20
4	Подъездной путь ОАО «Гомельдрев», ст. Новобелицкая	6,65	V	2,9	Ветвевладелец	3,5	60,38	56,98	-5,64
5	ОАО "Витебский комбинат хлебопродуктов", ст. Витебск	9,70	VI	3,5	”	1,7	49,26	48,58	-1,38
6	ОАО "Слуцкий сахарофинад-ный комбинат", ст. Слуцк	74,06	VIII	8,4	Железная дорога	5,6	201,96	245,85	21,73
7	ОАО "Нафтан", ст. Новополоцк	722,01	XII	33,0	” ”	4,7	957,58	1 143,65	19,43

Возможно отклонение от тарифов главы 21 [2] как в большую, так и в меньшую стороны в зависимости от конкретных условий работы и характеристик подъездного пути.

Сравнение рассчитанных тарифов за подачу и уборку вагонов с тарифами главы 21 [2] и аналогичными тарифами, действующими в странах СНГ, для одной из наиболее типичных ситуаций (расстояние подачи и уборки в оба конца 1,5 км, за сутки в сумме подано и убрано 2 вагона, развернутая длина подъездного пути 1,2 км) приведено на рисунке 3.



Рисунок 3 – Сравнение тарифов за подачу и уборку на железных дорогах стран СНГ

Выводы:

1) предлагаемый порядок расчета тарифов за подачу и уборку вагонов и за пользование подъездными путями обеспечивает удобство пользования, возможность раздельного начисления плат за подачу и уборку вагонов и за пользование подъездным путем и компенсацию расходов дистанций пути по текущему содержанию подъездных путей;

2) для отдельных подъездных путей предлагаемые безубыточные тарифы могут быть как выше, так и ниже тарифов главы 21 [2] за счет различных факторов: изменения системы учета расходов железной дороги, изменения в налоговом законодательстве и др.;

3) плата за пользование подъездным путем, заложенная в тарифы таблицы 9 главы 21 [2], практически во всех

Получено 17.05.2013

L. V. Asipenka. Perfection of order of calculation of tariffs for delivery and return of carriages on access roads and paying for their maintenance.

Results of inspection of access roads and questioning of owners and users of access roads are given. The analysis of tariffs for delivery and returning of carriages on access roads in the CIS countries is made. New principles of calculations and new tariffs for delivery and returning of carriages on access roads and for using access roads are offered. The received results will be used on the Belarussian railway at the reception of payment from the cargo owners.

случаях значительно ниже реальных расходов на содержание подъездных путей, что объясняется, в том числе, несоответствием развернутой длины подъездного пути и расстояния подачи и уборки вагонов.

4) предлагаемые тарифы позволяют взимать плату за пользование подъездным путем при наличии договора на подачу и уборку вагонов и фактическом отсутствии поданных и убраных вагонов, что особенно актуально для малодейственных подъездных путей, находящихся на балансе железной дороги.

5) при условии, что грузовладелец будет содержать подъездной путь самостоятельно, плата за подачу и уборку в отдельных случаях станет значительно ниже, чем по тарифам главы 21 [2].

Список литературы

- Журавель А. И. Себестоимость железнодорожных перевозок / А. И. Журавель. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2000. – 304 с.
- 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.
- Сборник тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом Украины : утв. постановлением М-ва транспорта и связи Украины от 06.03.2009 № 317 (в редакции постановления М-ва инфраструктуры Украины от 25.02.2011 № 8) // Rail-Инфо [Электронный ресурс] / Информационный портал СТМ. – СПб., 1995.
- Тарифное руководство (прейскурант) АО «Национальная компания «Казакстан темір жолы» : утв. Приказом Президента АО «Национальная компания «Казакстан темір жолы» от 08.07.2004 № 256-Ц : текст по состоянию на 19.06.2012 // Rail-Инфо [Электронный ресурс] / Информационный портал СТМ. – СПб., 1995.
- Тарифное руководство № 3 «Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте» : текст по состоянию на 25.11.2012 // Rail-Инфо [Электронный ресурс] / Информационный портал СТМ. – СПб., 1995.