

3 Системные требования к законодательному регулированию железнодорожного транспорта / А. А. Ерофеев [и др.] // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2022. – № 1 (44). – С. 57–62.

4 Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года : одобр. Советом Министров Респ. Беларусь 2 мая 2017 г. // Министерство экономики Респ. Беларусь. – Минск, 2017.

5 Модельный закон «О железнодорожном транспорте» : постановление Межпарламентской Ассамблеи государств – участников Содружества Независимых Государств № 38-15, 23 нояб. 2012 г.

6 О нормативных правовых актах : Закон Респ. Беларусь, 17 июля 2018 г., №130-3 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2019.

7 Об основах транспортной деятельности : Закон Респ. Беларусь, 05 мая 1998 г., № 140–3 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 1999.

8 **Егиазаров, В. А.** Транспортное право / В. А. Егиазаров. – М. : Юстицинформ, 2004. – 524 с.

---

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

- Дубина Юрий Владимирович, г. Минск, Министерство транспорта и коммуникаций, начальник управления научно-технической политики и информатизации;
- Ерофеев Александр Александрович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», проректор по научной работе, канд. техн. наук, доцент, [erofeev\\_aa@bsut.by](mailto:erofeev_aa@bsut.by);
- Кузнецов Владимир Гаврилович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», доцент кафедры «Управление эксплуатационной работой и охрана труда», канд. техн. наук, доцент, [kvg55@yandex.by](mailto:kvg55@yandex.by).

УДК 656.2.033

## УСТАНОВЛЕНИЕ УРОВНЯ ВАГОННОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ТАРИФА НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПО БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ С УЧЕТОМ КОНЪЮНКТУРЫ РЫНКА

*И. А. ЕЛОВОЙ, Л. В. ОСИПЕНКО*

*УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

Грузовые железнодорожные перевозки в Республике Беларусь осуществляются железнодорожным транспортом общего пользования. Согласно [5] государственное объединение «Белорусская железная дорога» (далее – Белорусская железная дорога) является владельцем инфраструктуры и единственным перевозчиком, осуществляющим деятельность по перевозкам грузов на основании договора перевозки. При этом перевозка грузов может осуществляться

как в вагонах перевозчика (или вагонах инвентарного парка), так и в вагонах грузоотправителей, грузополучателей или частных (собственных), арендованных вагонов, принадлежащих как резидентам Республики Беларусь, так и нерезидентам. Тарифы на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования в вагонах всех форм собственности устанавливаются государственным регулятором – Министерством антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь (далее – МАРТ) и утверждаются соответствующими постановлениями.

Вагонная составляющая тарифа применяется только при перевозке грузов в вагонах перевозчика и представляет собой тариф, сформированный на основе расходов, связанных с ремонтом, подготовкой к перевозке и текущим содержанием вагонов инвентарного парка Белорусской железной дороги и их амортизацией. Состав расходов, включенных в вагонную составляющую тарифа, определяется таблицами калькуляций услуг грузового железнодорожного транспорта, выполненными в соответствии с Методическими указаниями по калькулированию расходов по услугам железнодорожного транспорта, группировке расходов, относящихся к зависящим от объемов перевозок на Белорусской железной дороге, утвержденными приказом Начальника Белорусской железной дороги от 02.03.2016 № 167Н.

Впервые вагонная составляющая была выделена в тарифе в 2012 году, когда государственным регулятором системы тарифообразования выступало Министерство экономики Республики Беларусь. Основой для такого выделения послужила унификация тарифов в рамках действия международных соглашений. В таблицах соответствующего постановления Министерства экономики Республики Беларусь от 23.04.2013 № 26 [1] были выделены тарифы группы Т (тарифы на выполнение технических и технологических операций по организации и осуществлению перевозок грузов в вагонах железной дороги), дифференцированные по роду вагона: крытый; платформа; полувагон; крытый вагон-хоппер для зерна, цемента, минеральных удобрений, сырья для минеральных удобрений; прочие типы специализированных вагонов, включая КРУ, ИВ-термосы, вагоны-термосы и прочие не поименованные отдельно типы изотермических вагонов; АРВ-Э, автономные вагоны для живой рыбы, рефрижераторные, живорыбные секции; цистерны (в свою очередь дифференцированы в зависимости от наименования и физико-химических свойств перевозимого груза: нефти и нефтепродуктов; спиртов и фенолов; скоропортящихся грузов; газов сжиженных, углеводородов; прочих грузов). Помимо этого, выделялись также тарифы группы Б (тарифы на перевозку грузов локомотивом железной дороги в вагонах железной дороги, частных и арендованных вагонов), представляющие собой инфраструктурно-локомотивную составляющую тарифа.

В настоящее время дифференциация вагонной составляющей по роду подвижного состава не применяется, а величина базового тарифа зависит только от расстояния перевозки. Такое положение одновременно с разделением тарифа не на две, а на три составляющие было введено постановлением МАРТ от 18.06.2019 № 51 [3]. Постановлениями МАРТ от 21.01.2021 № 4 (далее – постановление МАРТ № 4) [2] и от 11.04.2022 № 30 (далее – постановление МАРТ № 30) [4] утверждены тарифы, увеличенные на соответствующий индекс расходов. Сфера действия постановлений МАРТ № 4 и № 30 включает внутрисреспубликанские перевозки, экспорт, импорт и транзит по территории Республики Беларусь в сообщении:

- между государствами – членами Евразийского экономического союза (далее – государства – члены ЕАЭС);
- между территориями одного из государств – членов ЕАЭС;
- с территории одного государства – члена ЕАЭС в третьи страны через морские порты государств-членов и в обратном направлении.

Согласно [2, 4] плата за перевозку груза в общем виде определяется:

- а) в вагоне перевозчика

$$\Pi_{\text{жд}}^{\text{гр}} = (И1 + В + Л1) \cdot k_{\text{гр}} \cdot k_{\text{доп}}, \quad (1)$$

где И1 – инфраструктурная составляющая тарифа на перевозку груза локомотивом перевозчика в вагоне перевозчика; В – вагонная составляющая тарифа на перевозку груза локомотивом перевозчика в вагоне перевозчика; Л1 – локомотивная составляющая тарифа на перевозку груза локомотивом перевозчика в вагоне перевозчика;  $k_{\text{гр}}$  – коэффициент, зависящий от рода груза;  $k_{\text{доп}}$  – дополнительный коэффициент, учитывающий особенности перевозки в отдельных типах вагонов;

- б) в вагоне грузоотправителя, грузополучателя

$$\Pi_{\text{соб}}^{\text{гр}} = (И2 + Л2) \cdot k_{\text{гр}} \cdot k_{\text{доп}} \cdot k_{\text{соб}}, \quad (2)$$

где И2 – инфраструктурная составляющая тарифа на перевозку груза локомотивом перевозчика в вагоне грузоотправителя, грузополучателя; Л2 – локомотивная составляющая тарифа на перевозку груза локомотивом перевозчика в вагоне грузоотправителя, грузополучателя, а также на порожний пробег вагона грузоотправителя, грузополучателя;  $k_{\text{соб}}$  – дополнительный коэффициент, применяемый при перевозке в вагоне грузоотправителя, грузополучателя.

Тарифы на перевозку грузов в вагонах перевозчика формируются с учетом среднedorожного коэффициента порожнего пробега по отношению к груженому, который, по данным официальной статистики, для условий Белорусской железной дороги составляет 60–70 %.

Порожний рейс вагона грузоотправителя, грузополучателя в формуле (2) не предусматривается и оплачивается отдельно за фактически пройденное таким вагоном расстояние

$$\Pi_{\text{соб}}^{\text{пор}} = (\text{ИЗ} + \text{ЛЗ}) \cdot k_{\text{доп}}, \quad (3)$$

где ИЗ – инфраструктурная составляющая тарифа на порожний пробег вагона грузоотправителя, грузополучателя; ЛЗ – локомотивная составляющая тарифа на порожний пробег вагона грузоотправителя, грузополучателя.

Как следует из формул (1)–(3), в случае перевозки груза в вагоне грузоотправителя, грузополучателя отсутствует вагонная составляющая тарифа, в основе которой лежат расходы на текущее содержание и все виды ремонтов вагонов перевозчика, амортизация этих вагонов, относимые на показатель «вагоно-час». Аналогичные расходы грузоотправителя, грузополучателя являются коммерческой тайной и в открытых источниках не публикуются. Расходы собственника вагонов, условно относимые на показатель «вагоно-час», за все время оборота его вагона, а также платы за порожний рейс такого вагона, его размещение (отстой) на путях общего пользования в ожидании следующей погрузки должны компенсироваться за счет стоимости пользования, оплачиваемой грузовладельцем. Эта стоимость, кроме возмещения расходов, должна включать накладные расходы, прибыль, а также учитывать все возможные риски.

Таким образом, помимо платы за перевозку груза, грузовладелец должен оплатить владельцу вагонов установленную договором плату за использование его вагонов, включающую не только плату за порожний пробег, но и стоимость содержания и обслуживания вагонов в течение оборота (или аренды), стоимость текущих ремонтов, отстой вагонов, рентабельность, рисковую надбавку. С учетом этого итоговые расходы грузовладельца при использовании под перевозку собственных вагонов существенно возрастают, а разница между расходами грузовладельца при перевозке в собственных и инвентарных вагонах представляет собой недополученные доходы перевозчика и способствует повышению спроса на вагоны инвентарного парка и, как следствие, росту их дефицита.

При условии монополии на рынке транспортных услуг тарифы формируются исходя из сложившихся расходов с учетом необходимого уровня рентабельности. В современной экономической ситуации, учитывая наличие на транспортном рынке не только вагонов перевозчика, но и вагонов грузоотправителей, грузополучателей, операторских компаний, актуальной задачей становится приведение вагонной составляющей тарифа на перевозку груза в вагоне перевозчика в сопоставимый вид с аналогичными доходами собственника или оператора вагонного парка, т. е. формирование методологии изменения

уровня вагонной составляющей тарифа с учетом наличия конкуренции и других влияющих факторов и критериев: сезонности перевозок, наличия дефицита или профицита вагонов, неравномерности погрузки, изменения конъюнктуры рынка и др. – а также выработка рекомендаций по уровню вагонной составляющей на предстоящий период.

### Список литературы

1 О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования, кроме перевозок грузов, следующих транзитом по территории стран – участниц Единого экономического пространства, а также работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением этой перевозки : постановление М-ва антимонопольного регулирования и торговли Респ. Беларусь, 26 апр. 2013, № 26 // Сборник правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта общего пользования. – Минск : Пересвет, 2013. – 424 с.

2 О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования : постановление М-ва антимонопольного регулирования и торговли Респ. Беларусь, 21 янв. 2021, № 4 // Официальный сайт – Белорусская железная дорога [Электронный ресурс]. – 2022. – Режим доступа : [https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/M/postanovlenie\\_mart\\_4\\_21012021.pdf](https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/M/postanovlenie_mart_4_21012021.pdf). – Дата доступа : 19.01.2022.

3 О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования : постановление М-ва антимонопольного регулирования и торговли Респ. Беларусь, 18 июня 2019, № 51 // ЭТАЛОН-ONLINE [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://etalonline.by/document/?regnum=W21934318>. – Дата доступа : 06.07.2022.

4 Об изменении постановления Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь от 21 января 2021 г. № 4 : постановление М-ва антимонопольного регулирования и торговли Респ. Беларусь, 11 апр. 2022, № 30 // Официальный сайт – Белорусская железная дорога [Электронный ресурс]. – 2022. – Режим доступа : [https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/M/postanovlenie\\_mart\\_11.04.2022%20%E2%84%9630.pdf](https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/M/postanovlenie_mart_11.04.2022%20%E2%84%9630.pdf). – Дата доступа : 06.07.2022.

5 О железнодорожном транспорте : Закон Респ. Беларусь, 06 янв. 1999, № 237-3 // Официальный сайт – Белорусская железная дорога [Электронный ресурс]. – 2022. – Режим доступа : [https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/railway\\_transport\\_law\\_2018.pdf](https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/railway_transport_law_2018.pdf). – Дата доступа : 19.01.2022.

---

### СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

- Еловой Иван Александрович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», заведующий кафедрой «Управление грузовой и коммерческой работой», д-р экон. наук, профессор, [ugkr@bsut.by](mailto:ugkr@bsut.by);
- Осипенко Людмила Владимировна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», научный сотрудник НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы», [gkrt@inbox.ru](mailto:gkrt@inbox.ru).