



Сроки доставки грузов оказывают прямое и непосредственное влияние на выполнение транспортных обязательств не только транспортными предприятиями, но и грузоотправителями и грузополучателями. От количества времени, затрачиваемого на транспортировку груза, зависят эффективность работы транспорта, ускорение оборачиваемости транспортных средств и в значительной мере сохранность перевозимых грузов. Поэтому своевременная доставка грузов в пункты назначения, являясь условием надлежащего исполнения договора перевозки, составляет одну из основных обязанностей перевозчика, за нарушение которой он несет имущественную ответственность.

Срок доставки груза — это ответственный для перевозчика срок(нормированное время), в течение которого принятый к перевозке груз должен быть доставлен транспортом в пункт назначения (либо в пункт перевалки груза). Он определяется с учетом расстояний и суточного пробега вагона с грузом и является обязательным для перевозчика. Нарушение именно этого срока означает просрочку доставки и влечет за собой взыскание штрафа с перевозчика.



► По договору перевозки груза **перевозчик обязуется** доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а **отправитель обязуется** уплатить за перевозку груза установленную плату.

► Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза **транспортной накладной** (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

В срок доставки входит время на начально - конечные операции, время на перемещение груза и время на дополнительные операции

В общем виде срок доставки груза:

$$T_{\text{дост}} = t_{\text{оп}} + L_{\text{гр}} / v_{\text{сут}} + \sum t_{\text{доп}}$$

где $t_{\text{оп}}$ — установленное время на операции по отправлению и прибытию груза (одни сутки);

$L_{\text{гр}}$ — расстояние между станциями отправления и назначения, км;

$v_{\text{сут}}$ — установленная Правилами перевозки скорость продвижения груза, зависящая от вида отправок, скорости, способа перевозки и рода груза, км/сут;

$\sum t_{\text{доп}}$ — время на дополнительные операции, сут.

Железнодорожными грузовыми тарифами называется система цен, включающая утверждённые в установленном порядке платы, взимаемые за перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые при перевозках, а также правила их исчисления.

Сбор — не включённая в тариф ставка оплаты дополнительной операции или работы.

Тарифное руководство — систематизированное издание, в котором опубликованы утверждённые в установленном порядке, включённые в тариф цены на работы и услуги железнодорожного транспорта, сборы, порядок исчисления ставок платы за перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, пользование вагонами, контейнерами.

Железнодорожный тариф зависит от следующих параметров перевозки:

- 1) род груза;
- 2) расстояние перевозки;

- 3) род подвижного состава (и, иногда, от модели вагона);
- 4) принадлежности подвижного состава;
- 5) виду отправки (мелкая, повагонная, контейнерная, групповая, маршрутная);
- 6) скорость (грузовая, большая, пассажирская);
- 7) вид сообщения (внутригосударственное, международное)
- 8) другие.

С 1 августа 1995 г. все грузы Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов (ЕТСНГ) распределены на три тарифных класса, при этом первому классу соответствуют самые низкие, а третьему – самые высокие.

К первому тарифному классу относятся массовые, относительно дешевые сырьевые грузы с высокой долей транспортной составляющей в конечной цене - песок, камни природные строительные (в т.ч. щебень), гипс, известь, мел, промсырьё (в т.ч. клинкер), кирпич строительный, цемент, лесоматериалы, руда, сера.

Ко второму классу – относительно дешевые грузы с транспортной составляющей 8,0-15,0%, а так же продовольственные товары, имеющие более низкую долю транспортной составляющей в их цене - зерновые и зернобобовые культуры, продукты перемола (в т.ч. мука), удобрения, комбикорма, а так же нефть и нефтепродукты.

К третьему классу грузов отнесена готовая продукция промышленности, дорогостоящие грузы с низкой долей транспортной составляющей (менее 8%) – чёрные металлы, прокат чёрных металлов (в т.ч. рельсы, трубы), цветные металлы, изделия из чёрных и цветных металлов, металлические конструкции, машины и оборудование, автомобили и их части, лом чёрных и цветных металлов, химикаты (кроме серы).

Грузы, перевозимые железнодорожным транспортом, кодируют в соответствии с Единой тарифно-статистической номенклатурой грузов (ЕТСНГ) и Гармонизированной номенклатурой грузов (ГНГ) .

Длина кодового обозначения груза в ЕТСНГ составляет шесть знаков и имеет следующую структуру:

две первые цифры - тарифная группа груза;

третья цифра – номер позиции груза в тарифной группе;

четвертая и пятая цифра – порядковый номер груза в тарифной позиции;

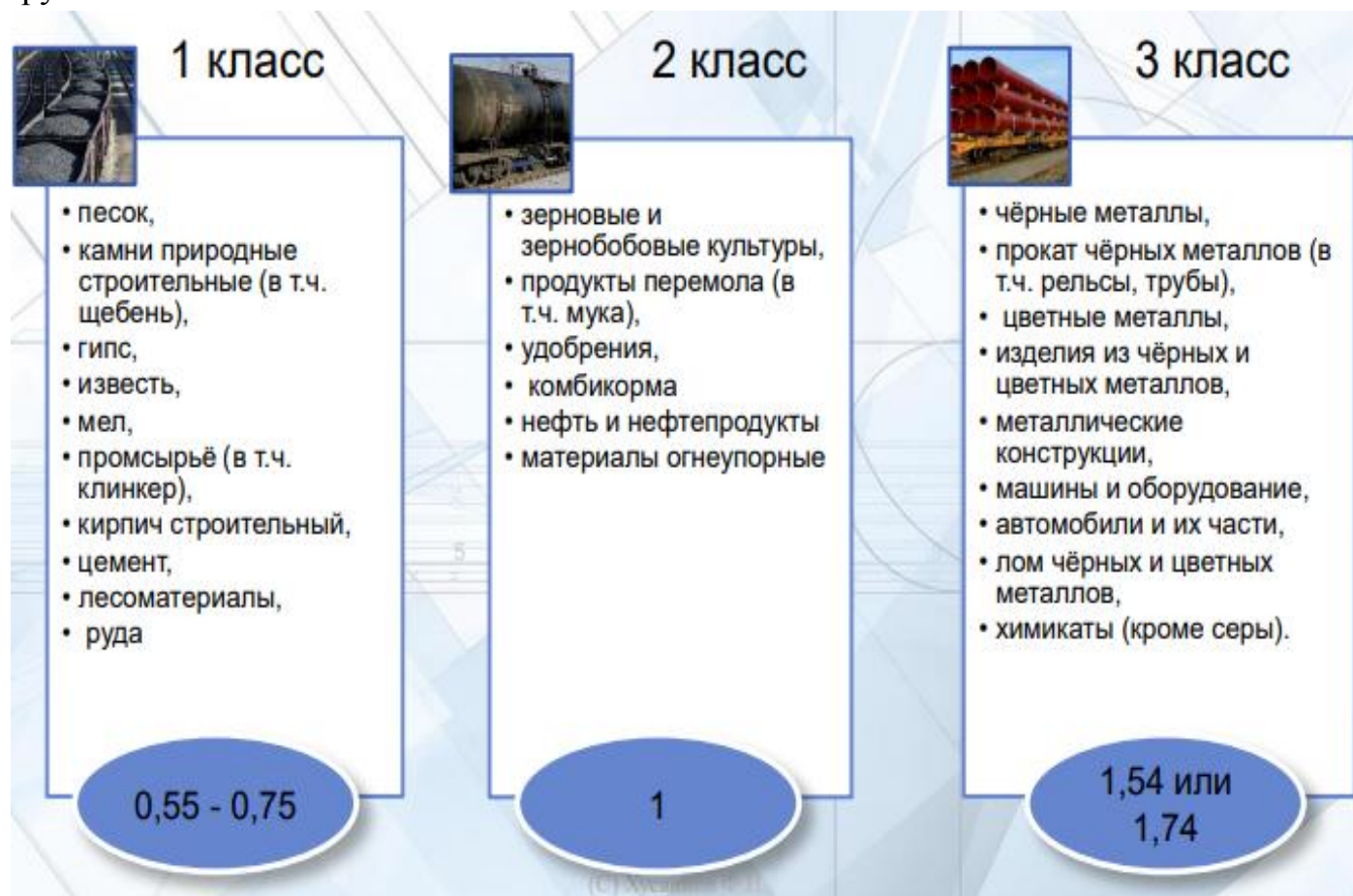
шестая цифра - контрольное число.

Контрольное число рассчитывается по Методике расчета и применения контрольных чисел для защиты кодов общероссийских классификаторов технико-экономической и социальной информации. Используется метод с модулем 11, весовой ряд 12345678910123 ...

П р и м е р . Рассчитаем контрольное число стали сортовой, код 324188. Для этого умножаем пять цифр кода на весовой ряд. Складываем результаты произведений

и делим на 11, т.е. $3+4+12+4+40=63$; $63:11=5$ (8). Остаток деления и есть искомое контрольное число, которое и является шестой цифрой кода.

Допустим, при передаче кода груза переставлены ошибочно 2-я и 3-я цифры. Тогда при проверке будет получено: Складываем результаты произведений и делим на 11. $3+8+6+4+40=61$; $61:11=5$ (6), число $6 \neq 8$, что свидетельствует об ошибке в коде груза.



Порядок исчисления сроков доставки грузов в международном сообщении регулируется соответствующими международными договорами и соглашениями.

Исчисление срока доставки груза начинается с 0 часов дня, следующего за днем документального оформления приема груза для перевозки, указанного в оригинале накладной и в дорожной ведомости в графе «Календарные штампы», в корешке дорожной ведомости и в квитанции о приеме груза в графе «Календарный штамп перевозчика на станции отправления».

Дата истечения срока доставки груза указывается перевозчиком во всех листах накладной.

Нормативные сроки доставки грузов, в том числе порожних вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчику, исчисляются на железнодорожной станции отправления исходя из расстояния, по которому рассчитывается плата за перевозку грузов, согласно тарифному руководству с учетом железнодорожных направлений и видов отправок, по которым осуществляются перевозки грузов.

Неполные сутки при исчислении сроков доставки грузов считаются за полные. Расчетное время — московское.

Скорость перевозки грузов выбирает и указывает в транспортной железнодорожной накладной (далее — накладная) грузоотправитель. Если допускается перевозка данных грузов только большой скоростью, грузоотправитель должен указать данную скорость.

При перевозке маршрутными отправлениями. Срок доставки грузов такими отправлениями, за исключением перевозки животных, исчисляется из расчета нормативного срока — 550 км в сутки. Срок доставки животных маршрутными отправлениями исчисляется из расчета нормативного срока — 450 км в сутки.

Срок доставки животных, перевозимых повагонными и групповыми отправлениями, исчисляется по нормам суточного пробега для повагонных отправок.

Сроки доставки грузов (за исключением животных) групповыми отправлениями исчисляются исходя из норм суточного пробега, установленных для повагонных отправок.

Нормативный срок доставки определяется исходя из следующих норм суточного пробега вагона в километрах на весь путь следования железнодорожным транспортом.

При перевозке грузовой скоростью повагонных, контейнерных и мелких отправок в зависимости от расстояния перевозки:

Повагонные и контейнерные (без сортировки в пути следования) отправки		Контейнерные (с сортировкой в пути следования) и мелкие отправки	
Расстояние перевозки, км (включительно)	Норма суточного пробега (км)	Расстояние перевозки, км (включительно)	Норма суточного пробега (км)
до 199	110	до 599	75
от 200 до 599	160		
от 600 до 999	240	от 600 до 999	100
от 1000 до 1999	310	от 1000 до 1999	140
от 2000 до 2999	330	от 2000 до 2999	180
от 3000 до 4999	380	от 3000 до 4999	230
от 5000 до 6999	400	от 5000 до 6999	270
от 7000 и выше	420	от 7000 и выше	300

При перевозке грузов большой скоростью:

Расстояние перевозки, км (включительно)	Норма суточного пробега по видам отправок, км		
	Повагонные отправки и крупнотоннажные груженные термические контейнеры, перевозимые на сцепках из платформ без расформирования сцепки в пути следования	Крупнотоннажные термические и универсальные груженные контейнеры (без сортировки в пути следования), кроме перевозимых на сцепках из платформ без расформирования сцепки в пути следования	Контейнерные (с сортировкой в пути следования) и мелкие отправки

до 199	140	110	90
от 200 до 599	210	160	120
от 600 до 999	310	250	180
от 1000 до 1999	400	320	250
от 2000 до 2999	430	340	270
от 3000 до 4999	480	380	300
от 5000 до 6999	500	420	340
от 7000 и выше	520	450	360

Грузоотправитель выбирает и указывает в накладной скорость перевозки грузов и порожних вагонов. Если соответствующими правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом предусмотрена перевозка грузов только большой скоростью, грузоотправитель должен указать большую скорость

Норма	Скорость, км/сут
Грузовая скорость	
Маршрутные отправки	550
Повагонные отправки	330
Мелкие отправки	180
Большая грузовая скорость	660-500

При перевозке грузов отправительскими маршрутами, а также грузов в контейнерах, перевозимых контейнерными поездами, сроки доставки грузов исчисляются исходя из установленной для маршрутных отправок нормы суточного пробега.

Эти сроки исчисляются:

- Для прямых маршрутов, грузоотправителем на одной железнодорожной станции отправления на одну железнодорожную станцию назначения, — исходя из суточной нормы пробега, установленной для маршрутных отправок.
- Для отправительских маршрутов, направляемых на железнодорожные станции распыления, расформирования: отдельно на расстояние от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции распыления, расформирования — исходя из нормы суточного пробега, установленной для маршрутных отправок, и отдельно от железнодорожной станции распыления, расформирования до железнодорожной станции назначения — исходя из норм

суточного пробега, установленных для повагонных отправок, при этом нормативным поясом дальности считается оставшееся расстояние перевозки.

При наличии в составе маршрута ядра (основной части отправительского маршрута установленную веса, которая следует без переформирования до железнодорожной станции назначения в случае изменения веса поезда в пути следования) — исходя из нормы суточного пробега для маршрутных отправок только для вагонов, включенных в указанное ядро.

Для грузов в контейнерах, перевозимых контейнерными поездами, — исходя из суточной нормы пробега, установленной для маршрутных отправок, на весь маршрут следования контейнерного поезда.

Сроки доставки грузов увеличиваются на все время задержки в случаях:

- Задержки грузов таможенными и другими органами государственного контроля в пути следования более, чем на 1 сутки.
- Задержки грузов в пути следования для исправления погрузки, устранения перегруза грузов, допущенного по вине грузоотправителя.
- Задержки вагонов, контейнеров в пути следования, связанной с исправлением их технического или коммерческого состояния, возникшей по не зависящим от перевозчика причинам.
- Задержки вагонов, контейнеров в пути следования вследствие непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемий или иных обстоятельств, препятствующих осуществлению перевозок грузов.
- Задержки вагонов на промежуточных железнодорожных станциях по причине неприема их железнодорожной станцией назначения из-за невозможности обеспечения своевременной выгрузки вагонов на железнодорожных путях необщего пользования по причинам, зависящим от грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования или пользователей, обслуживающих грузополучателей своими локомотивами.
- Задержки рефрижераторной секции грузоотправителем, грузополучателем сверх установленных норм при погрузке-выгрузке рефрижераторной секции на одной или нескольких станциях в попутном направлении одним или несколькими грузоотправителями в адрес одного или не скольких грузополучателей.

О причинах задержки груза, и о продолжительности этой задержки перевозчик составляет акт общей формы в двух экземплярах. Первый экземпляр акта прикладывается к перевозочным документам и на железнодорожной станции назначения — к дорожной ведомости.

Сроки доставки негабаритных грузов, кроме грузов шестой степени негабаритности и сверхнегабаритных, определяются по фактически пройденному расстоянию исходя из следующих норм:

- 1 сутки на каждые 100 км (при расстоянии менее 100 км считаются за полные) следования — для грузов с первой по четвертую степень негабаритное включительно

- 1 сутки на каждые 80 км (при расстоянии менее 80 км считаются за полные) следования — для грузов пятой степени негабаритности

Сроки доставки для грузов шестой степени негабаритности и для сверхнегабаритных, требующих специального ограничения скорости на весь путь следования, не устанавливаются.

Сроки доставки грузов с первой по пятую степень негабаритности (включительно) увеличиваются на:

- 1 сутки — на отправление, с момента получения железнодорожной станцией разрешения от владельца инфраструктуры на пропуск груза
- 1 сутки — на каждую передачу груза с одной инфраструктуры на другую инфраструктуру.

Сроки доставки опасных грузов определяются по фактически пройденному расстоянию с учетом обхода железнодорожных транспортных узлов, перечень которых публикуется в сборнике Правил перевозок железнодорожным транспортом.

Сроки доставки грузов на железнодорожные станции строящейся железнодорожной линии или отправляемых с железнодорожных станций такой линии на железнодорожный транспорт общего пользования, перевозимых по единому перевозочному документу, определяются как сумма сроков доставки отдельно за расстояние по железнодорожному транспорту общего пользования и отдельно за расстояние по строящейся железнодорожной линии.

Сроки доставки грузов за расстояние по строящейся железнодорожной линии исчисляются исходя из уменьшенных в два раза норм суточного пробега, указанных в пункте 2.1 настоящих Правил, с увеличением на двое суток на осуществление операций по передаче грузов с железнодорожного транспорта общего пользования на строящуюся железнодорожную линию (и обратно).

В случае перевозки грузов в рефрижераторной секции в адрес нескольких получателей, расположенных на одной или разных железнодорожных станциях назначения строящейся железнодорожной линии, при исчислении срока их доставки по строящейся железнодорожной линии нормы суточного пробега.

Груз считается доставленным в срок:

- Если до истечения указанного в накладной срока перевозчик обеспечил выгрузку грузов на железнодорожной станции назначения или вагоны, контейнеры с грузами поданы для выгрузки грузополучателям или владельцам железнодорожных путей необщего пользования для грузополучателей
- В случае прибытия на железнодорожную станцию назначения до истечения указанного в накладной срока их доставки и в случае, если последовавшая задержка подачи вагонов, контейнеров с такими грузами для выгрузки произошла вследствие того, что фронт выгрузки занят по зависящим от грузополучателя причинам, не внесены плата за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи или вследствие иных зависящих от грузополучателя причин, о чем составляется акт общей формы.

Дата уведомления получателя и таможенных органов о прибытии груза, находящегося под таможенным контролем, на железнодорожную станцию назначения является датой фактического срока доставки груза- по назначению, и перевозчик не несет ответственность за задержку груза на железнодорожной станции назначения, связанную с таможенным оформлением груза.

Заполнение пересылочной накладной на перевозку порожних вагонов, принадлежащих перевозчику.

Перевозка порожних цистерн, освободившихся после выгрузки цемента, известковых и других материалов, перевозимых насыпью, хопперов-цементовозов, минераловозов, зерновозов, апатитовозов, окатышевозов, платформ для перевозки холоднокатанной стали, крытых вагонов для перевозки бумаги, крытых вагонов для перевозки легковых автомобилей, двухъярусных платформ для перевозки легковых автомобилей, цельнометаллических грузовых вагонов (ЦМГВ), транспортеров, полувагонов, платформ и крытых вагонов, принадлежащих перевозчику, по инфраструктуре, принадлежащей перевозчику, оформляется пересылочной накладной формы ГУ-27сп

Перевозка порожних цистерн, бункерных полувагонов, принадлежащих перевозчику, оформляется:

- пересылочной накладной формы ГУ-27дс - при перевозке порожних цистерн из-под слива светлых нефтепродуктов;
- по пересылочной накладной формы ГУ-27дт - при перевозке бункерных полувагонов и порожних цистерн из-под слива темных нефтепродуктов.

Пересылочная накладная оформляется грузополучателем на каждый выгруженный им вагон и предъявляется перевозчику одновременно с уведомлением об окончании выгрузки (слива) груза. Без предъявления пересылочной накладной вагоны перевозчиком не принимаются.

Одновременно с пересылочной накладной грузополучатель заполняет на каждый выгруженный им вагон корешок пересылочной накладной, остающийся у перевозчика на станции отправления порожнего вагона.

Перевозчик, получив от грузополучателя пересылочную накладную, проверяет правильность ее заполнения, наличие разборчивой подписи и печати (штампеля) грузополучателя в графе, подтверждающей полноту выгрузки (слива) и очистки вагона.

В пересылочных накладных на порожние вагоны, освобожденные после выгрузки (слива) из них груза войсковыми частями, а также учреждениями федерального органа исполнительной власти в области юстиции, графы о наименовании организации, выгрузившей или слившей груз, и должности агента получателя груза не заполняются, печать или штампель грузополучателем не проставляется.

Оборотная сторона пересылочной накладной, содержащая результаты осмотра прибывшего вагона, заполняется перевозчиком на станции новой погрузки этого вагона в случаях неполной выгрузки, не очистки и непригодности вагона к очередной погрузке.

Все формы пересылочных накладных имеют типографскую нумерацию и состоят из накладной и корешка накладной. Пересылочная накладная сопровождает перевозки порожнего вагона, а корешок этой накладной остается в делах перевозчика на станции выгрузки (слива) и отправления порожнего вагона.

Бланки пересылочных накладных вручаются грузополучателю перевозчиком при раскредитовании перевозочных документов на прибывшие груженные вагоны.

Пересылочная накладная является перевозочным документом на перевозку порожних вагонов инвентарного парка (далее – вагоны) принадлежности железнодорожных администраций (железных дорог).

Пересылочная накладная на перевозку вагонов в международном сообщении заполняется на русском языке, дополнительно может заполняться на национальном языке.

Пересылочная накладная следует с вагоном, а корешок пересылочной накладной остается у перевозчика, принявшего вагон от получателя после выгрузки (слива) груза.

После выгрузки груза пересылочная накладная заполняется стороной, обеспечивавшей выгрузку вагона. Порядок заполнения граф пересылочной накладной устанавливается национальным законодательством.

Если перевозчик обнаруживает у вагона неисправности, на которые составляет соответствующий документ (акт о повреждении вагона, акт общей формы и т.п.), то этот документ прикладывается к пересылочной накладной, о чем в ней делается соответствующая отметка.

Пояснения по заполнению пересылочной накладной на перевозку порожнего вагона приведены в таблице.

Номер графы и ее наименование	Содержание графы
Верхний левый угол Наименование перевозчика	Напечатано на бланке сокращенное наименование и код перевозчика, которому получатель груза возвращает порожний вагон после выгрузки.
Вагон	Указывается номер вагона и код железнодорожной администрации (железной дороги) - собственности.
Количество осей	Указывается количество осей вагона.
Тип калибровки цистерны	Указывается калибровочный тип котла вагона-цистерны, нанесенный на цистерну.
Станция отправления	Указывается наименование станции и сокращенное наименование железной дороги,

	на которой выгружен вагон (слита цистерна), а также шестизначный код этой станции (в поле для кода).
Станция назначения	Указывается наименование входной станции железнодорожной администрации – собственницы или наименование станции и сокращенное наименование железной дороги назначения, если вагон должен следовать на конкретную станцию, а также шестизначный код этой станции (в поле для кода).
Наименование выгруженного (слитого) груза	<p>Указывается наименование и код выгруженного из вагона (слитого из цистерны) груза согласно данным накладной на прибывший в вагоне груз. Код груза указывается в поле для кода .</p> <p>Если вагон (цистерна) не очищен/а от остатков опасного груза, то дополнительно указывается информация в соответствии с применяемыми правилами перевозок опасных грузов.</p>
Получатель, выгрузивший (сливший) груз	Указывается наименование получателя груза, выгрузившего (слившего) груз из вагона (цистерны) и его код.
<p>Вагон выгружен (цистерна слита) полностью, внутренняя и наружная поверхности вагона (котла, бункера) очищены от остатков груза, грязи /шлама/ и льда, промыт/не промыт*.</p> <p>Погрузочно-разгрузочные люки, борта, двери закрыты. Выгрузочные устройства работают нормально.</p> <p>Представитель получателя груза:</p> <p>*Ненужное зачеркнуть</p>	Зачеркивается ненужное в зависимости от обработки вагона после выгрузки (цистерны после слива). Удостоверяется достоверность указанных получателем в пересылочной накладной сведений относительно состояния вагона, возвращаемого перевозчику после выгрузки груза, путем проставления подписи, с указанием фамилии представителя получателя или иным способом, предусмотренным национальным законодательством.
Оттиск календарного штампа перевозчика	Проставляется оттиск календарного штампа перевозчика.
Документы, приложенные перевозчиком	Указывается наименование приложенного к пересылочной накладной документа, если перевозчик таковой составил, и проставляется оттиск штампа перевозчика, приложившего

	документ.
Отметки перевозчика на станции назначения (оборотная сторона пересылочной накладной)	Заполняется при необходимости в соответствии с национальным законодательством.

Принципы построения тарифов на ж/д транспорте.

«.....цена перевозки для каждого рейса всегда может стать предметом переговоров, т.к. цена является функцией спроса и предложения на транспортировку»

Согласно ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» тарифы на железнодорожные перевозки определяются на основании государственной ценовой, тарифной и бюджетной политики в соответствии с ФЗ «О естественных монополиях» в порядке, определяемом правительством. Правительство обязано изменять размер тарифов на ж/д перевозки исходя из текущей экономической ситуации. Тарифы прейскуранта 10-01 также подлежат утверждению федеральной антимонопольной службой (ФАС). Начальники железных дорог вправе понижать тарифы в рамках экономически целесообразного уровня с учетом конъюнктуры.

Формула тарифа

а) инфраструктурная составляющая)

$$T_{\text{и}} = (a_{\text{и}} + b_{\text{и}} * L) * K_{\text{л}} * K_{\text{отп}} * K_{\text{кл}} * K_{\text{род}} * K_{\text{доп}} * K_{\text{инд}}$$

$a_{\text{и}}$ - ставка за начально-конечные операции;

$b_{\text{и}}$ – ставка за движенические операции;

$K_{\text{л}}$ – коэффициент за расстояние перевозки;

$K_{\text{отп}}$ – коэффициент за вид отправки

$K_{\text{кл}}$ – коэффициент за класс груза

$K_{\text{род}}$ - коэффициент за род груза

$K_{\text{инд}}$ – коэффициент индексации а) инфраструктурная составляющая)

б) вагонная составляющая (для парка РЖД)

$$T_{\text{в}} = (a_{\text{в}} + b_{\text{в}} * L) * K_{\text{л}} * K_{\text{инд}}$$



Тарифная система на ж/д транспорте построена следующим образом:



Тарифная система ж/д транспорта состоит из базового прейскуранта 10-01, содержащего регулируемые государством тарифы, а также из блока свободного ценообразования.

Прейскурант 10-01 состоит из следующих разделов:

- Правила применения тарифов (раздел А).
- Сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой (раздел Б).
- Плата за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта (раздел В).
- Единая тарифно-статистическая номенклатура грузов – ЕТСНГ (раздел Г).

■ Алфавит ЕТСНГ.

Последовательность определения ж/д тарифа по прейскуранту 10-01:

- Определяется тарифного расстояния перевозки (по тарифному руководству №4)
- Определяется пятизначный код груза по ЕТСНГ.
- Определяется вес груза (тарифный вес округляется: для повагонных отправок свыше 10 тонн – до целых тонн, а для мелких отправок – до центнера).
- Определяется вид отправки:
 - - мелкая;
 - - малотоннажная;
 - - повагонная;
 - - групповая;
 - - маршрутная.

Мелкая отправка – это предъявляемая по одной накладной партия груза, ограниченная по массе (от 20 кг до 10 т).

Малотоннажная - это предъявляемая по одной накладной партия груза, ограниченная по массе (от 10 до 20 т).

Повагонная - это предъявляемая по одной накладной партия груза, для перевозки которой требуется предоставление отдельного вагона (по массе близка к грузоподъемности вагона).

Групповая - это предъявляемая по одной накладной партия груза, для которой необходимо предоставление более 1 вагона (групповые отправки – редкий случай, когда партия, состоящая из нескольких вагонов, должна перевозиться вместе).

Маршрутная - это предъявляемая по одной накладной партия груза в количестве и весовой норме, установленной для маршрутов (ограничения отправительских маршрутов подлежат отдельному согласованию с руководством железной дороги и станции отправления). Для отправительских маршрутов устанавливается условная длина (около 55-60 вагонов) и согласуется отдельная нитка графика.

Определяется принадлежность подвижного состава: вагоны и контейнеры в собственности ОАО»РЖД» либо вагоны и контейнеры, принадлежащие независимым операторам. Для собственных вагонов и контейнеров разрабатываются отдельные тарифные схемы в Прейскуранте 10-01; из этих тарифов исключаются затраты владельцев вагонов на их амортизацию и ремонт.

Ж/д тарифы по Прейскуранту 10-01 укрупненно состоят из двух составляющих:

- - собственно ж/д тариф по Прейскуранту;
- - использование подвижного состава (вагонов).

Ж/д тариф является единым и общедоступным. Плата за пользование вагонами устанавливается грузовладельцем и перевозчиком исходя из их обоюдных коммерческих интересов.

За порожний пробег собственного или арендованного подвижного состава дополнительно взимается плата, в отличие от вагонов и платформ РЖД. Выделение из

тарифа оплаты порожнего пробега сделано с целью побуждения независимых операторов и грузоотправителей к загрузке таких вагонов в обратном направлении.

Тарифы на ж/д транспорте также дифференцируются исходя из особенностей рынка и спроса.

Для этих целей применяются принципы построения тарифов:

- Дифференцирование тарифов по классам грузов.
- Избирательное введение дополнительных понижающих коэффициентов к классным тарифам по отдельным родам грузов и расстояниям.
- Применение исключительных тарифов (специальных ставок) по отдельным направлениям.
- Создание универсальной шкалы скидок за предварительную оплату перевозок.

Классные тарифы.

Классные тарифы предусматривают дифференциацию ставок исходя из удельного веса транспортных издержек в цене товара (транспортной составляющей в цене товара).

В 1 класс грузов включаются такие рода грузов, как: уголь, руда, кокс, строительные грузы, лес и лесоматериалы, апатиты и другое сырье с высокой долей транспортной составляющей в цене товара. Для этого класса предусмотрено понижение тарифных схем на 10-50% в зависимости от рода груза и дальности перевозки.

Ко 2 классу грузов относятся: производственные полуфабрикаты, нефтепродукты, продовольствие и другие товары со средней транспортной составляющей в их стоимости.

К 3 классу относятся наиболее дорогостоящие грузы: продукция машиностроения, металлы, промышленные потребительские товары и т.д. Тарифы для этой группы устанавливаются на 27% выше тарифов Прейскуранта 10-01.

Классный уровень тарифов определяется с помощью умножения прейскурантных провозных плат на установленный коэффициент.

В Прейскуранте 10-01 не предусмотрены дополнительные сборы и платы на ж/д транспорте. Среди них наибольший удельный вес занимает сбор за подачу и уборку вагонов. Этот сбор включает в себя расходы по использованию маневрового локомотива и бригады. При нахождении подъездного пути на балансе железной дороги, к сбору прибавляются затраты по его содержанию в виде готовых ставок за пользование подъездным путем в руб/сут. Эти ставки устанавливаются пропорционально расстоянию подачи и уборки вагонов в оба конца.

Дополнительный сбор – плата за пользование вагонами на подъездных путях (т.е. штраф за сверхнормативное использование вагонов на подъездных путях). В основе платы заложена базовая почасовая ставка, которая дифференцируется в учетом различий в затратах на амортизацию и плановые ремонты по типам вагонов и контейнеров. За длительный простой больше суток плата увеличивается на 80%.

При построении грузовых тарифов используются следующие признаки их дифференциации.

1. По дальности следования (расстоянию перевозки грузов).

Сеть железных дорог разбита на 127 групп расстояний от 0 до 11 900 км.

Расстояние, входящее в каждую группу, различно – от 5 до 200 км – и называется **поясом дальности**.

Существует 10 поясов дальности, сгруппированных по 5 км; 5 поясов – по 10 км; по 10 поясов дальности имеют группировку по 20; 30; 40 и 50 км; 40 поясов – по 100 км; остальные 32 пояса дальности сгруппированы по 200 км. При определении тарифов расчет их ведется по среднему расстоянию в каждом поясе дальности.

2. По видам сообщения:

- – прямое железнодорожное, смешанное и не прямое международное сообщение через российские порты;
- – прямое международное и не прямое международное сообщение через пограничные станции Российской Федерации.

3. По видам отправок:

- – повагонные отправки, которые подразделяются на единичные, групповые и маршрутные. Основная группа тарифов устанавливается на единичные повагонные отправки (вагон). При определении тарифов на групповые и маршрутные повагонные отправки используются коэффициенты корректировки единичных вагонных отправок;
- – контейнерные;
- – мелкие отправки;
- – потонные.

4. По видам подвижного состава.

Для перевозки грузов используются различные виды перевозочных ресурсов:

- – универсальные вагоны;
- – специализированные вагоны: вагоны-термосы, цистерны, рефрижераторные вагоны, багажные пассажирские вагоны для перевозки грузов, контейнеры (автопоезда, полуприцепы), сцепы вагонов, транспортеры, думпкары, цементовозы и др.;
- – контейнеры (универсальные и специализированные);
- – подвижной состав на собственном железнодорожном ходу.

5. По родам грузов.

На железнодорожном транспорте перевозятся тысячи видов грузов, которые сгруппированы в 222 наименования. Все грузы делятся на 3 класса.

1-й класс – сырьевые грузы: лес, руда, уголь, сырье для удобрений, сырье для строительного производства и др. Всего в этот класс входит 36 наименований грузов.

2-й класс – продукция ведущих перерабатывающих отраслей (78 наименований грузов): сельскохозяйственные грузы; продукция пищевой, молочной, плодоовощной промышленности; нефтепродукты; удобрения; черные металлы; сельскохозяйственные машины и др.

3-й класс – остальные грузы (78 наименований).

6. По видам собственности:

- – общие вагоны, контейнеры и локомотивы – это те, которые принадлежат Российским железным дорогам;
- – собственные перевозочные ресурсы. Принадлежат другому владельцу (индивидуальному предпринимателю или операторской компании) или арендованы у ОАО «РЖД».

7. По типу колеи.

Тарифы устанавливаются для магистральных линий с **широкой** и **узкой** колеей. Кроме того, выделены специальные тарифы для перевозки грузов по колее Сахалинской железной дороги.

8. Прочие условия перевозок. Отдельно устанавливаются тарифы для перевозок, связанных с переадресовкой грузов, при перевозке опасных, негабаритных грузов и для прочих условий.

При формировании тарифов на грузовые перевозки используются общие методические основы их построения:

$$T_{гр} = TC_{инфр.гр} + TC_{ваг.гр},$$

где $TC_{инфр.гр}$ – тарифная составляющая, включает стоимость использования инфраструктуры РЖД и тяговых средств при выполнении грузовых перевозок; $TC_{ваг.гр}$ – тарифная составляющая, учитывающая стоимость содержания и обслуживания парка грузовых вагонов:

$$TC_{инфр.гр} = T_{инфр.дв} + T_{инфр.нк};$$

$$T_{\text{ваг.гр}} = T_{\text{дв.ваг}} + T_{\text{нк.ваг.}}$$

В тарифную составляющую за использование инфраструктуры включаются следующие затраты по начально-конечным операциям:

- техническому осмотру всех грузовых вагонов (общих и собственных);
- подгруппировке вагонов для подачи под погрузку;
- маневровой работе по расформированию поездов;
- маневровой работе по подаче-уборке всех вагонов на станциях ОАО «РЖД»;
- технологическим операциям с контейнерами, не связанным с приемом и выдачей грузов (поднятие для осмотра, перестановка, поворот, снятие с яруса и др.);
- расходам по содержанию и обслуживанию зданий, сооружений, оборудования хозяйства движения и хозяйства грузовой и коммерческой работы и содержанию центров по обработке перевозочных документов;
- амортизации, содержанию и ремонту станционных путей, устройств СЦБ и связи, вагонов, контейнеров и поездных локомотивов, а также выполнению их капитального ремонта.

В вагонную составляющую тарифа включаются затраты по начально-конечным операциям:

- уведомлению о прибытии груза и подаче вагонов;
- текущему ремонту порожних вагонов общего парка при подаче их под погрузку;
- техническому осмотру и текущему ремонту общих контейнеров;
- технологическим операциям, связанным с приемом и выдачей контейнеров;
- технологическим и коммерческим операциям с общими вагонами при подаче под погрузку;
- подготовке под налив цистерн и подготовке вагонов-бункеров;
- приему к отправлению и выдаче грузов;
- технологическим и коммерческим приемосдаточным операциям.

Если грузовладелец какие-либо из перечисленных операций выполняет собственными силами, то эти расходы ему возмещаются в соответствии с расчетными калькуляциями и на основе договорных юридических соглашений.

Тарифная ставка за движенческую операцию учитывает расходы по содержанию инфраструктуры ОАО «РЖД» (входит в ставку за инфраструктуру), а также расходы, связанные с пробегом вагонов и локомотивов и их обслуживанием в пути следования (включается в вагонную составляющую тарифа). Тарифная ставка за движенческую операцию устанавливается также с учетом загрузки вагона, расстояния перевозки, учитывает определенный уровень порожнего пробега вагонов и другие факторы в зависимости от вида и типа вагона.

В зависимости от конкретно возникающих ситуаций перевозочного процесса используются виды грузовых тарифов, которые включают:

1) плату за пробег груженных и порожних вагонов, локомотивов и другого оборудования на железнодорожном ходу общего парка либо собственных вагонов с локомотивами РЖД:

$T_{гр} = TC_{инфр}^{локРЖД} + TC_{ваг}^o$, где $TC_{инфр}^{лок.РЖД}$ – тарифная составляющая, включающая стоимость использования инфраструктуры и локомотивов РЖД; $TC_{ваг}^o$ – тарифная составляющая, учитывающая стоимость содержания и обслуживания общего парка груженных и порожних вагонов;

2) плату за использование инфраструктуры РЖД при пробеге поездных формирований с собственными вагонами и локомотивами:

$T_{гр} = TC_{инфр}$, где $TC_{инфр}$ – тарифная составляющая, учитывающая только стоимость использования инфраструктуры РЖД;

3) плату за использование инфраструктуры РЖД при пробеге собственных локомотивов своим ходом:

$T_{гр} = TC_{инфр}^{\square}$, где $TC_{инфр}^{\square}$ – тарифная составляющая, включающая стоимость использования инфраструктуры РЖД при одиночном следовании собственных локомотивов (одиночный пробег при непарном движении или следование локомотивов на заводской ремонт);

4) плату за пробег вагонов и локомотивов общего парка с собственными локомотивами.

Общие принципы системы грузовых тарифов, лежащие в основе железнодорожных грузовых тарифов следующие:

- Тарифные ставки формируются на основе среднесетевой себестоимости перевозок грузов;
- В основе тарифных ставок лежит т.н. «двухставочная модель», в которой одна часть восполняет расходы на начально-конечные операции (за тонну), а другая – на движенические операции (за тонно-км):
- Начиная с 2003 года тариф состоит из вагонной составляющей и инфраструктурной составляющей (последняя включает «локомотивную» и «инфраструктурную» составляющие). Вагонная составляющая – дерегулирована (для частных вагонов);

- Плата взимается в зависимости от рода груза, веса груза нетто, рода подвижного состава, расстояния (дальности) перевозки и ряда других параметров;

Инфраструктурная и вагонная составляющие в Прейскуранте № 10-01

Прейскурант № 10-01 применяется на всех участках инфраструктуры ОАО «РЖД», является обязательным и единым для всех пользователей услугами железнодорожного транспорта.

В прейскуранте предусмотрено разделение тарифа на две составляющие:

- – за использование инфраструктуры и локомотивов федерального железнодорожного транспорта;
- – за использование вагонного парка железных дорог.

Тариф за инфраструктуру и локомотивы включает затраты на их содержание и возмещает расходы станций отправления и назначения грузов (начальная и конечная операции) и расходы по перемещению вагонов в поездах и обработке их в пути следования (движенческие операции).

К тарифным ставкам за движенческие операции применен поправочный коэффициент, корректирующий их значения в зависимости от расстояния перевозки и учитывающий изменение себестоимости перевозок с учетом доли пробега груза в составе сборных и передаточно-вывозных поездов, а также количество переработок вагонов на технических станциях в расчете на один километр пробега.

Вагонная составляющая включает затраты по техническому обслуживанию, ремонтам и амортизации с рентабельностью, обеспечивающей заинтересованность инвесторов в приобретении и обновлении вагонного парка. Выделение вагонной составляющей позволяет развиваться рынку частных перевозчиков и способствует повышению доходности перевозок ряда грузов, осуществляемых на условиях скидок.

Тарифные руководства № 1-4

Все действующие железнодорожные тарифы на перевозку грузов помещены в Прейскуранте № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (**Тарифное руководство № 1**, часть 1 и часть 2).

В части 1 приведены правила применения тарифов.

В части 2 помещены расчетные таблицы плат за перевозки грузов по поясам тарифных расстояний. В пределах одного пояса сумма платы не зависит от фактического расстояния перевозки грузов. В **Тарифном руководстве № 2** помещены Правила применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта, приведены таблицы базовых ставок, коэффициентов дифференциации и расчетных размеров платы.

В Тарифном руководстве № 3 помещены Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте.

Тарифное руководство № 4 состоит из трех книг (1, 2, 3) и предназначено для определения тарифных расстояний перевозки пассажиров, грузов и багажа в границах железнодорожных администраций, входящих в Совет по железнодорожному транспорту государств-участников содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики

Тарифное руководство № 4 .

Книга 1. Тарифные расстояния между станциями на участках железных дорог. В таблицах помещены поучастковые тарифные расстояния от каждого пункта до ближайших к ним узлов. Все станции, другие отдельные и пассажирские остановочные пункты расположены последовательно в географическом порядке. Против каждого пункта проставлен его номер (код) по данным единой системы кодирования отдельных и пассажирских остановочных пунктов.

Книга 2 состоит из двух частей, публикуемых отдельно.

Часть 1. Алфавитный список железнодорожных станций.

Включает в себя четыре раздела:

- алфавитный список отдельных пунктов;
- строящиеся железнодорожные линии, открытые для временной эксплуатации и включенные в прямое сообщение;
- алфавитный список речных и морских портов и пунктов, включенных в прямые смешанные железнодорожно-водные сообщения, а также пунктов перевалки грузов с железных дорог на водные пути и обратно;
- алфавитный список городов, названия которых не совпадают с названиями расположенных на их территории железнодорожных станций, городов, тяготеющих к железнодорожным станциям, и примерное расстояние между ними.

После наименования каждого пункта в алфавитных списках приведены условные обозначения, характеризующие коммерческие операции, выполняемые на них, сокращенное наименование дороги и указаны страницы и строки книги 1, где помещен данный пункт (в таблицах отправления и прибытия), расстояния до ближайших транзитных пунктов, шестизначный код, присвоенный отдельным пунктам.

Часть 2. Алфавитный список пассажирских остановочных пунктов и платформ.

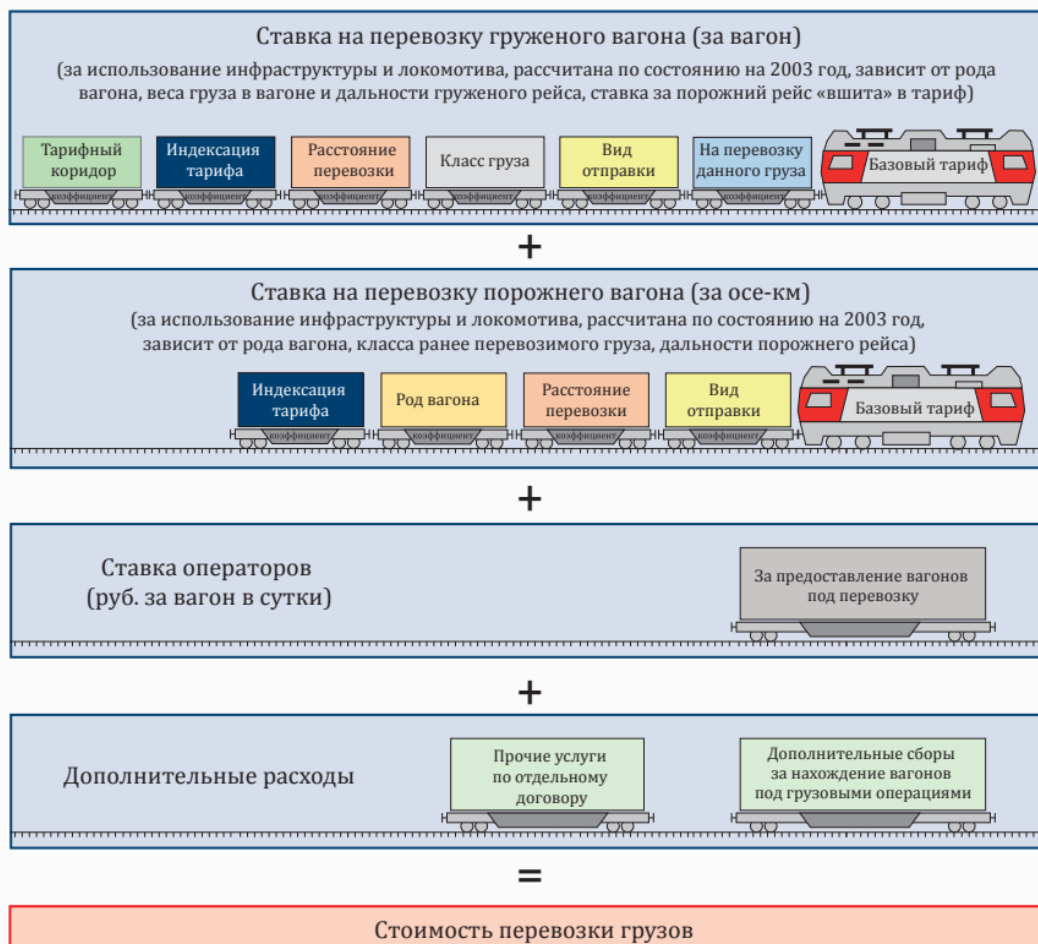
Книга 3. Тарифные расстояния между транзитными пунктами. Содержит перечень транзитных пунктов и таблицы тарифных расстояний между ними в границах железнодорожных администраций в алфавитном порядке (начиная с Азербайджанской дороги, затем Армянской и т.д.)

Методика построения тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом в инвентарном парке (на основе Прейскуранта № 10-01 и анализа ИПЕМ)

Формирование стоимости перевозки грузов в инвентарном парке



Формирование стоимости перевозки грузов в частном парке



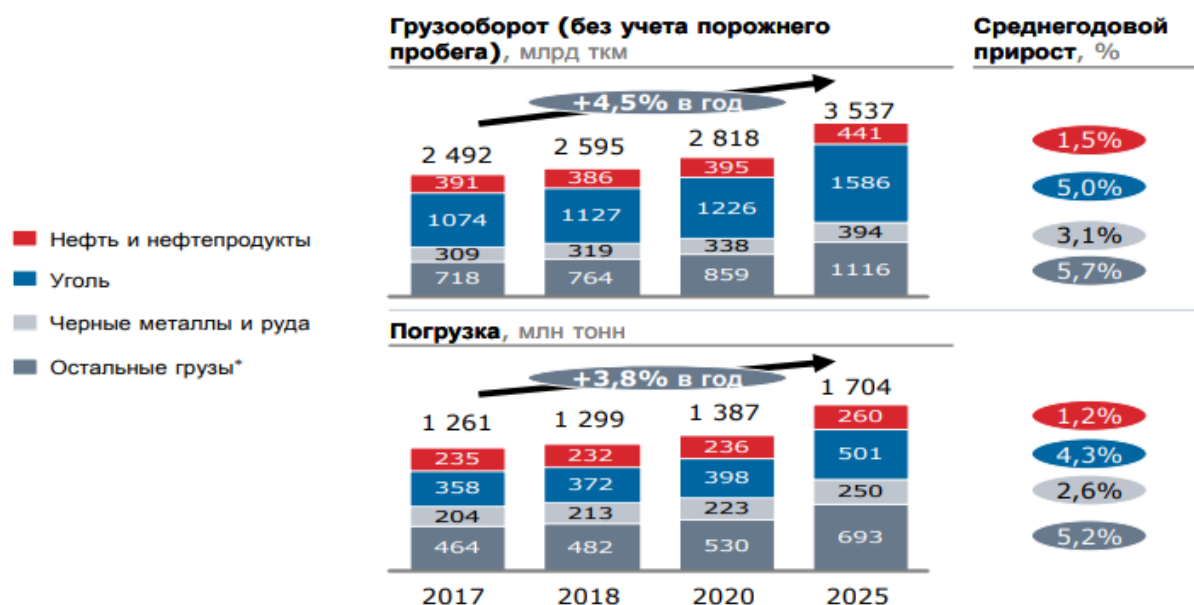
Тарифная система РЖД после 2025 года

- Отказ, от принципа построения тарифа на основе среднесетевой себестоимости. Именно на этом принципе базировались как тарифы в СССР, так и в современной России. Вместо этого предлагается учёт поучастковой себестоимости.
- Постепенный переход от тарификации по разным грузам к тарификации не только по родам, но и по типам вагонов, за счёт всё большей роли, которую будут играть при выборе тарифа технические параметры подвижного состава (длина по осям автосцепок, грузоподъёмность и др.).
- Полная унификация порожнего пробега вагона из под грузов разных тарифных классов. В настоящее время этот тариф унифицирован для полувагонов и платформ, следующий шаг- унификация порожнего пробега крытых вагонов - вполне логичен.
- Идеи индивидуализации тарифа, или, повышения степени индивидуализации.
- Учёт начально-конечных операций не только в тарифе за гружёный пробег, но и в тарифе за порожний пробег вагона

Прогноз объемов погрузки и грузооборота на сети ОАО «РЖД» в 2018-2025 гг.

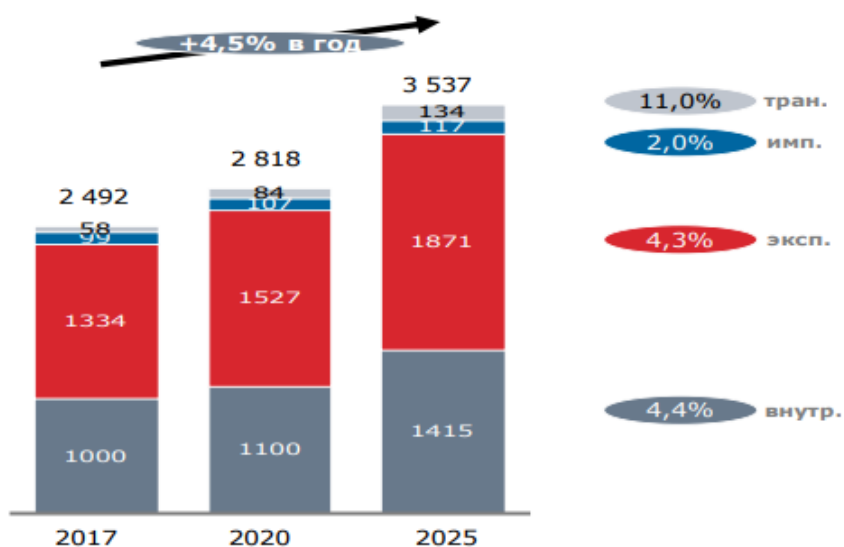
Показатель	2017 (факт)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Погрузка грузов, млн тонн	1261,3	1299,2	1341,0	1386,7	1437,8	1496,1	1560,9	1630,1	1703,7
Уголь	358,5	372,2	383,5	397,5	413,0	431,6	453,0	475,9	500,5
Кокс	11,2	11,1	11,2	11,3	11,3	11,4	11,5	11,5	11,6
Нефтяные грузы	235,5	232,0	233,7	236,0	239,6	244,0	248,8	254,2	260,0
Руды металлические	130,7	136,3	140,1	143,4	146,2	149,2	152,5	155,9	159,3
Черные металлы	73,0	76,6	78,2	79,9	81,7	83,6	85,8	88,1	90,6
Лесные грузы	43,3	45,0	46,8	48,8	50,9	53,1	55,5	58,0	60,6
Минстройматериалы	205,3	212,1	220,2	230,0	242,1	256,4	272,4	289,5	307,7
Удобрения	57,1	60,6	64,0	67,5	71,1	74,8	78,6	82,6	86,8
Хлебные грузы	24,7	28,4	30,9	32,0	33,0	34,0	35,1	36,1	37,3
Прочие грузы	122,2	125,0	132,4	140,4	148,9	158,0	167,8	178,2	189,3
Грузооборот без учета порожнего пробега	2491,9	2594,9	2702,7	2817,7	2938,4	3070,0	3216,3	3372,0	3536,7
Уголь	1074,0	1126,7	1172,1	1225,5	1283,0	1347,0	1421,0	1500,6	1585,5
Кокс	29,4	28,3	28,5	28,8	29,1	29,3	29,6	29,8	30,1
Нефтяные грузы	391,0	386,0	390,0	395,0	402,0	410,5	420,1	430,3	441,0
Руды металлические	158,4	164,9	169,1	173,4	177,8	182,8	188,3	194,2	200,5
Черные металлы	150,5	153,6	159,2	164,3	169,7	175,3	181,2	187,4	193,8
Лесные грузы	79,0	85,6	92,0	97,9	103,2	108,4	113,7	119,0	124,3
Минстройматериалы	207,0	219,0	231,2	243,8	256,5	269,5	283,2	297,4	311,9
Удобрения	94,3	101,1	107,2	113,0	118,5	124,1	129,7	135,4	141,2
Хлебные грузы	37,0	49,1	55,1	58,7	60,8	63,0	65,2	67,5	69,9
Прочие грузы	269,8	279,3	297,0	316,0	336,5	358,8	383,0	409,0	437,2
<i>Порожний пробег частных вагонов</i>	<i>684,8</i>	<i>707,2</i>	<i>730,8</i>	<i>755,8</i>	<i>782,1</i>	<i>810,6</i>	<i>842,1</i>	<i>874,6</i>	<i>908,8</i>
Грузооборот с учетом порожнего пробега	3176,7	3302,1	3433,4	3573,5	3720,4	3880,6	4058,4	4246,5	4445,5

Объемы погрузки и грузооборота по группам грузов



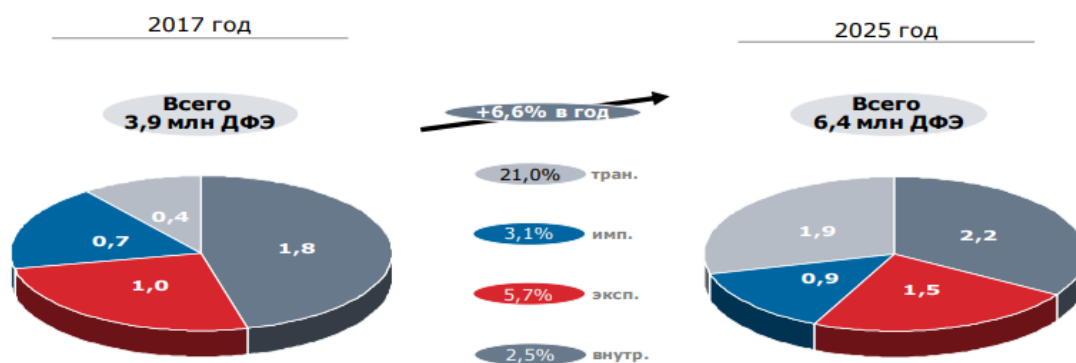
* Включают минеральные строительные стройматериалы, удобрения, лесные, хлебные грузы, кокс и грузы группы «прочие»

млрд ткм



* Прогнозная структура грузооборота определена с учетом параметров Генсхемы

Объемы контейнерных перевозок по видам сообщения, млн ДФЭ



Основные показатели пассажирского комплекса до 2025 г.

