

Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Уральский государственный университет путей сообщения

Кафедра «Станции, узлы и грузовая работа»

Т.Н. Федотова

**Расчет грузовых тарифов на основе
тарифного руководства №1
(Прейскурант № 10-01)**

Екатеринбург
2005

Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Уральский государственный университет путей сообщения

Кафедра «Станции, узлы и грузовая работа»

Т.Н. Федотова

Расчет грузовых тарифов на основе тарифного руководства №1 (Прейскурант № 10-01)

Методические указания
к дипломному и курсовому проектированию
для студентов специальностей «организация перевозок
и управление на транспорте (железнодорожном)»,
«экономика транспорта», «коммерция»

Екатеринбург
2005

УДК 656,033:656.236.1

Ф 34

В методических указаниях приводятся принципы построения грузовых тарифов на железнодорожном транспорте, содержание тарифных руководств, порядок расчета платежей и сборов, даны примеры расчета провозных платежей.

Методические указания предназначены для практических, лабораторных работ по дисциплине «Управление грузовой и коммерческой работой на железнодорожном транспорте», могут быть использованы в курсовом и дипломном проектировании. Рассмотрены и утверждены к печати на заседании кафедры «Станции, узлы и грузовая работа».

Автор: Т.Н. Федотова, зав. кафедрой «Станции, узлы и грузовая работа»,
канд.техн.наук, доцент, УрГУПС

Рецензент: Э.Б. Вальт, профессор кафедры «Станции, узлы и грузовая
работа», УрГУПС

Оглавление

Введение	4
1. Роль нового Прейскуранта № 10-01 в развитии конкурентной среды на железнодорожном транспорте	6
2. Общие положения	8
2.1. Содержание тарифных руководств и порядок таксировки	8
2.2. Основные положения Прейскуранта №10-01	9
2.3. Округление массы отправки и плат за перевозки грузов	12
2.4. Наименование груза	12
2.5. Порядок расчета тарифов при организации перевозок повагонной отправкой	14
2.6. Определения платы за перевозку в специализированных вагонах.	19
2.7. Определение платы за перевозку наливных грузов в цистернах	19
2.8. Определение платы за перевозку грузов в контейнерах	20
2.9. Общий порядок определения платы за перевозку грузов	20
3. Примеры расчета провозных платежей	21
Заключение	30
Приложение А	31
Приложение Б	33
Приложение В	36
Библиографический список	37

Введение

Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте предусмотрено создание конкурентной рыночной среды, которая предполагает демополизацию отдельных сфер деятельности железных дорог и создание условий доступности инфраструктуры для пользователей различных форм собственности.

Реализация структурной реформы осуществляется путем разделения монопольных и конкурентных видов деятельности.

К монопольному сектору относятся виды деятельности, которые осуществляет ОАО «РЖД»:

- оказание услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- оказание услуг с использованием технических и информационных систем железнодорожного транспорта, в том числе обеспечивающих управление движением поездов.

Под *инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования* понимается технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование. *Владелец инфраструктуры* – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или на ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующих лицензий и договоров.

К конкурентному сектору железнодорожного транспорта относятся виды деятельности, которые могут осуществлять, наряду с ОАО «РЖД», другие транспортные компании:

- доставка грузов и пассажиров (с использованием собственных вагонов и локомотивов, либо вагонов и локомотивов ОАО «РЖД»);
- услуги, оказываемые грузовыми и пассажирскими компаниями, а также весь комплекс транспортно-экспедиционных услуг.

Конкурентные условия в сфере железнодорожных перевозок должны способствовать повышению эффективности и уровню качества услуг.

Важной составляющей структурной реформы является формирование гибкой тарифной политики, которая будет учитывать интересы не только железных дорог, но и многочисленных грузовладельцев и операторов, пользующихся услугами железнодорожного транспорта.

В мировой практике ценообразования используются два принципиальных подхода. В основе первого лежит принцип полезности товара, когда продавец назначает цену исходя из спроса на данный продукт. Другой подход основывается на подсчете средней себестоимости производства с добавлением необхо-

димой для развития предприятия прибыли. Системы образования цен на услуги железнодорожного транспорта (тарифов) строятся таким же образом.

Сегодня в России в грузовых железнодорожных перевозках применяется система тарифообразования, сложившаяся еще в СССР и скорректированная в 90-е годы. Согласно ей, тарифные ставки формируются исходя из средней себестоимости перевозок и дифференцируются с учетом ряда факторов, влияющих на издержки. Это – тип подвижного состава, расстояние, скорость, особенности обработки вагонов в пути и другие. С 1995 года применяется также дифференциация тарифов в зависимости от величины транспортной составляющей в цене товара с разделением всех грузов на три класса. По сути, это сочетание затратного метода и попыток учесть платежеспособность груза.

Принципы современной системы тарифообразования реализованы в новом Прейскуранте № 10-01, который разработан специалистами МПС, ВНИИЖТа и Федеральной Энергетической Комиссии (ФЭК РФ) России и вступил в действие 23 августа 2003 года. Задача Прейскуранта – дать базовые ставки перевозок, которые обеспечат прибыльную работу железных дорог и отразят сложившиеся в России ценовые реалии. Прейскурант базируется на «Методических основах построения новой тарифной системы, ориентированных на регулируемую рыночную экономику», согласованных с Министерством по антимонопольной политике России и будет способствовать созданию благоприятных экономических условий для всех субъектов транспортного рынка.

1. Роль нового Прейскуранта № 10-01 в развитии конкурентной среды на железнодорожном транспорте

Принципиальное отличие нового Прейскуранта №10-01 от предыдущих заключается в том, что с целью создания конкурентных условий в сфере железнодорожных перевозок впервые тариф за перевозки в вагонах парка железных дорог разделен на следующие составляющие:

- плата за использование инфраструктуры и локомотивов железных дорог (ОАО «РЖД»);
- плата за использование вагонного парка железных дорог (ОАО «РЖД»).

Эти решения приняты в целях создания условий для развития конкуренции в сфере услуг железнодорожного транспорта, демонополизации рынка аренды подвижного состава и для привлечения инвестиций операторов и перевозчиков в создание собственного вагонного парка.

Вопрос о доле вагонной составляющей в тарифе чрезвычайно важен. При низком уровне вагонной составляющей будут отсутствовать экономические стимулы к изготовлению подвижного состава, что, собственно, и происходило в России, начиная с 90-х годов.

В новом Прейскуранте вагонная составляющая доведена до 15,5 %. Эта величина создает объективные условия для создания рынка подвижного состава, представляя арендную плату за пользование вагонным парком федерального железнодорожного транспорта. В европейских странах вагонная составляющая находится в пределах от 20 % до 30 % тарифа, что делает перевозки в собственном подвижном составе более конкурентоспособными. Но увеличить среднюю величину вагонной составляющей до 20 % в России, как требуют собственники подвижного состава, сегодня невозможно, так как это означало бы недофинансирование инфраструктуры.

Вагонная составляющая в Прейскуранте выделена в виде твердых ставок без дифференциации по классам грузов и на нее не распространяется действие исключительных тарифов. Это сделано с целью создания равновыгодных экономических условий для использования собственного вагонного парка независимо от рода перевозимого груза. Величина вагонной составляющей является ориентиром экономической целесообразности использования собственного вагонного парка и включает затраты по техническому обслуживанию, ремонтам и амортизации с обоснованным уровнем рентабельности.

Прейскурант содержит также отдельный раздел, предусматривающий тарификацию перевозок грузов при использовании собственных (арендованных) локомотивов. Вслед за появлением вагонной составляющей ожидается появление локомотивной составляющей, которая будет составлять 50 – 60 % тарифа, то есть будет сформирован рынок вагонов и локомотивов.

При перевозке грузов в собственном подвижном составе необходимо учитывать плату за возврат порожнего подвижного состава. Для ряда грузов (таких, например как щебень, цемент) перевозка в собственном подвижном со-

ставе превышает плату за перевозку в вагонах общего парка на 10 – 15 %, то есть наблюдается неравновыгодность перевозок различных грузов и наличие высокодоходных и низкодоходных сегментов рынка.

В тариф заложен принцип стимулирования перевозок крупными партиями не так, как раньше, с 50 вагонов, а более дифференцировано. Льготные тарифы на грузовые отправки позволяют получить существенную экономию при сортировке поездов и ускорить сроки доставки. Новые тарифы на перевозки взаимозаменяемыми типами вагонов (платформами и полувагонами) выравнивают спрос на разные типы вагонов, при этом стимулируют перевозки платформами.

В Прейскуранте пересмотрены минимальные весовые нормы загрузки вагонов, стимулирующие перевозки сравнительно легковесных грузов, в то время как перевозка грузов в цистернах теперь оплачивается не по фактической загрузке, а по номинальной емкости.

В Прейскуранте заложен принцип льготирования дальних перевозок за счет ближних, выравнивающий конкурентные условия для отдаленных регионов.

Усилена дифференциация тарифа в зависимости от стоимости груза. В результате тарифы на перевозку грузов первого тарифного класса снижены в среднем на 3 % за счет соответствующего роста тарифов второго класса.

Исключено такое понятие, как «служебный тариф». Перевозки между структурными подразделениями железных дорог теперь рассчитываются по полному тарифу.

Принципиально изменен расчет за порожний пробег собственных или арендованных вагонов – дополнительно применяется коэффициент на груз из под которого вагон следует. При следовании под погрузку учитывается коэффициент для груза, под погрузку которого следует вагон.

В результате первого этапа унификации тарифов ставки на перевозку грузов, следующих на экспорт через российские порты, стали рассчитываться по Прейскуранту № 10-01 (раздел 2).

Второй этап унификации тарифов позволил осуществлять перевозки на основании ставок Прейскуранта для российских погранпереходов (раздел 3).

В новых железнодорожных тарифах отмечаются такие негативные тенденции, как рост их на 12 % по экспортным нефтяным грузам для владельцев частного подвижного состава, взимание сбора за досмотр вагонов при переходе границы, рост тарифов на контейнерные перевозки.

Технология расчета тарифов по сравнению с предыдущим прейскурантом сегодня намного усложнилась. Несмотря на то, что основное количество расчетов производится с помощью «АРМов», грузоотправитель должен владеть ручным счетом и хорошо представлять, в каком направлении будут изменяться его затраты на транспортировку груза, для того чтобы выбрать эффективные схемы перевозки.

Уровень тарифов устанавливается в порядке, определенном федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий на

транспорте. Постановлением Правительства РФ № 332 от 30 июня 2004 года таким органом утверждена Федеральная служба по тарифам (ФСТ); ранее таким органом являлась Федеральная энергетическая комиссия России (ФЭК РФ).

Цель данного методического пособия – ознакомить пользователей с основными принципами тарифной политики на железнодорожном транспорте и порядком расчета тарифов при организации перевозок.

2. Общие положения

2.1. Содержание тарифных руководств и порядок таксировки

Расчет плат за перевозку грузов по РЖД в прямом железнодорожном сообщении, в прямом и непрямом смешанном сообщении, экспортных и импортных грузов, следующих по РЖД в непрямом международном сообщении через российские порты, а также за услуги инфраструктуры, выполняемые РЖД при указанных перевозках, осуществляется по тарифным руководствам №1,2,3,4.

Тарифные руководства – сборники, в которых публикуются утвержденные в установленном законодательством Российской Федерации порядке тарифы, ставки платы и сборов за работы и услуги железнодорожного транспорта, правила применения таких тарифов, ставок платы, сборов, а также утвержденные федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта перечни железнодорожных станций, расстояния между ними и выполняемые на территориях железнодорожных станций операции.

Тарифное руководство №1 (Прейскурант № 10.01) состоит из двух частей.

Тарифное руководство №1, часть I – тарифы на перевозки грузов и услуги и инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами, содержит правила применения тарифов и имеет три раздела. В первом разделе приведены общие положения по расчету платы за перевозки грузов. Во втором разделе – правила применения тарифов при определении платы за перевозку по российским железным дорогам грузов в прямом железнодорожном сообщении, в прямом и непрямом смешанном сообщении, экспортных и импортных грузов, следующих по российским железным дорогам в непрямом международном сообщении через российские порты.

В третьем разделе приведены правила применения тарифов при определении платы за перевозку по российским железным дорогам экспортных и импортных грузов в прямом и непрямом международном сообщении через пограничные и передаточные станции Российской Федерации.

Вторая часть Тарифного руководства №1 (Прейскурант № 10.01) – тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами, содержит расчетные таблицы плат за перевозку грузов.

Тарифное руководство № 2

Правила применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта.

За время нахождения вагонов, контейнеров федерального железнодорожного транспорта у грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных подъездных путей, либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от таких грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных подъездных путей, указанные лица вносят перевозчику плату за пользование вагонами, контейнерами. В тарифном руководстве №2 приведены базовые ставки платы за пользование вагонами, контейнерами, дифференцированные в зависимости от типа вагонов, контейнеров, размеров суточного вагонооборота, контейнерооборота, интервалов времени пользования вагонами, контейнерами.

Тарифное руководство № 3

Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте. В тарифном руководстве приведены порядок применения сборов за объявленную ценность груза, за сопровождение и охрану грузов, за погрузочно-разгрузочные работы, за взвешивание, переадресовку груза, хранение груза, за подачу и уборку вагонов.

Тарифное руководство № 4 состоит из трех книг (1, 2, 3) и предназначено для определения тарифных расстояний перевозки. Оно содержит алфавитные списки железнодорожных отдельных и пассажирских остановочных пунктов с указанием производимых на них коммерческих операций.

Тарифное руководство № 4 книга 1 – тарифные расстояния между станциями на участках железных дорог.

Тарифное руководство № 4 книга 2. Книга состоит из двух частей, публикуемых отдельно. Часть I – Алфавитный список железнодорожных станций. Часть II – Алфавитный список пассажирских остановочных пунктов и платформ.

Тарифное руководство № 4 книга 2 часть 1 включает в себя следующие разделы:

1. Алфавитный список отдельных пунктов.
2. Список строящихся железнодорожных линий, открытых для временной эксплуатации и включенных в прямое сообщение.
3. Алфавитный список речных и морских портов и пунктов.

2.2. Основные положения Прейскуранта № 10-01

Прейскурант № 10-01 (Тарифное руководство № 1) разработан в соответствии с Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Федеральным законом «Устав железнодорожного транспорта» Российской Федерации и определяет тарифы на перевозки по российским железным дорогам и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами на линиях широкой и узкой колеи, принятых в постоянную эксплуатацию.

Плата за перевозку грузов начисляется по тарифам, которые действовали в день проставления в перевозочных документах календарного штампа:

- железнодорожной станции отправления – при отправлении грузов со станций РЖД, а также при перевозках импортных грузов на станции РЖД, оформленных транспортной железнодорожной накладной прямого международного железнодорожного грузового сообщения на весь путь следования;
- железнодорожной станции перевалки груза – при перевозке грузов с перевалкой с других видов транспорта на железную дорогу;
- железнодорожной станции переоформления накладной – при перевозке грузов, которая была осуществлена с переоформлением железнодорожной накладной одного международного транспортного права на другое.

Плата за перевозку грузов по РЖД исчисляется:

- в прямом железнодорожном сообщении – за расстояние от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения;
- в прямом и непрямом смешанном сообщении с участием других видов транспорта – за расстояние перевозки по РЖД;
- в прямом и непрямом международном сообщении через пограничные передаточные станции РФ – за расстояние перевозки по РЖД до выходной (от входной) пограничной станции с учетом расстояния до (от) государственной границы РФ;
- в непрямом международном сообщении через российские порты экспортных и импортных грузов – за расстояние перевозки по РЖД от (до) железнодорожной станции отправления (назначения) до (от) железнодорожной станции перевалки.

Плата при перевозке грузов определяется:

- за расстояние по кратчайшему направлению, если грузы перевозятся грузовой и большой скоростью;
- за действительно пройденное расстояние при перевозке негабаритных грузов и грузов на транспортерах;
- за суммарное расстояние перевозки по РЖД при перевозках грузов с участием Калининградской железной дороги;
- за расстояние перевозки с учетом обхода железнодорожных узлов при перевозке опасных грузов и остальных грузов с учетом обхода малодеятельных участков и скоростных линий.

Тарифные расстояния перевозки определяются по Тарифному руководству № 4.

При определении платежей за перевозку важно знать, что подразумевается под вагоном (контейнером) общего парка и собственным вагоном (контейнером), так как перевозка в вагонах (контейнерах) собственников значительно дешевле, нежели в вагонах (контейнерах) федерального железнодорожного транспорта.

В Прейскуранте 10-01 в разделе 1.7, 1.8 даются разъяснения: тариф на перевозку грузов в общем парке вагонов (контейнеров) применяется к вагону

(контейнеру) принадлежности РЖД, железных дорог государств-участников СНГ, Латвийской, Литовской, Эстонской Республик, параметры которых соответствуют стандартам и отвечают требованиям Правил технической эксплуатации ж.д. РФ (далее общий парк вагонов или общий парк контейнеров).

Тариф на перевозку грузов в собственных вагонах применяется к вагонам, принадлежащим непосредственно грузоотправителю, грузополучателю и к вагонам, принадлежащим на правах собственности другим юридическим лицам или физическим лицам и организациям кроме тех, которые перечислены выше в общем парке, параметры которых соответствуют стандартам и отвечают требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог РФ.

Тарифы на перевозку грузов в собственных контейнерах применяются к контейнерам принадлежности другого вида транспорта (морского, речного, автомобильного) иностранных и российских грузоотправителей, грузополучателей и других юридических, физических лиц и организаций, в том числе иностранных дорог, кроме дорог СНГ и Прибалтики, параметры которых соответствуют стандартам и отвечают требованиям правил технической эксплуатации ж.д. РФ.

Тариф на перевозку грузов в арендованных вагонах, контейнерах применяется к вагонам, контейнерам, сданным в аренду РЖД грузоотправителям (грузополучателям) или другим юридическим или физическим лицам.

Выделено три тарифных класса грузов. Тарифные классы приведены в таблице 1 Приложения 2 Прейскуранта, часть I.

К первому классу относится сырье для топливно-энергетической промышленности и металлургии, минеральное сырье, ряд минерально-строительных материалов. Ко второму классу принадлежит продукция сельского хозяйства, нефть и нефтепродукты, продукция химической и пищевой промышленности. К третьему классу относится продукция целлюлозно-бумажной промышленности, продукция металлургии, машиностроения, приборостроения, легкой и полиграфической промышленности, органической химии. Для грузов каждого класса разработана система коэффициентов, дифференцированная в зависимости от дальности перевозок и вида груза.

Изменения в тарифные классы грузов вносятся федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте. Виды работ и услуг, входящие в тарифы по начально-конечным операциям, приводятся в Приложении А настоящего пособия (п. 1.16 Прейскуранта). При выполнении за РЖД указанных работ грузоотправителями, грузополучателями и иными юридическими и физическими лицами стоимость их выполнения должна возмещаться по соглашению сторон.

2.3. Округление массы отправляемых грузов и плат за их перевозку

При определении платы за перевозку во внимание принимается расчетная масса груза, которая может не совпадать с массой груза, указанной грузоотправителем в перевозочных документах.

Под расчетной массой понимается масса груза, масса упаковки (тары) груза, а также масса дополнительного съемного оборудования, установленного в вагоне для погрузки и крепления груза и выдаваемая с грузом.

Масса груза, применяемая для расчета плат, округляется в следующем порядке:

- если груз сдан в количестве до 10 тонн - до 100 кг, считая неполные 100 кг за полные;
- если груз сдан в количестве более 10 тонн – до полных тонн, считая неполную тонну за тонну.

Например, предъявлено к перевозке 15240 кг. Расчетная масса отправки составляет 16000 кг.

При сборных отправках по одному перевозочному документу под массой отправки понимается общая масса груза разных наименований.

Зная расчетную массу, можно скорректировать массу отправляемого груза в вагоне и тем самым снизить расходы на перевозку.

При определении платы за перевозки грузов в универсальных (крытый, платформа, полувагон), специализированных вагонах и цистерн общего парка плата за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД (тарифы группы И) после умножения на поправочные коэффициенты округляется до целых копеек. Аналогично округляется плата за использование вагонов общего парка (тарифы группы В).

Общий результат (сумма указанных плат) округляется в следующем порядке:

до целых рублей – по тарифным схемам на повагонные отправки и отправки в крупнотоннажных контейнерах, на потонные платы грузов, перевозимых наливом;

до 0,1 рубля (целых десяти копеек) – по тарифным схемам на отправки в среднетоннажных контейнерах, на мелкие отправки грузов.

При округлении плат до целых рублей суммы менее 0,5 рубля не учитываются, а 0,5 рубля и более увеличиваются до целых рублей.

При округлении плат до 0,1 рубля суммы менее 0,05 рубля отбрасываются, а 0,05 рубля и более увеличиваются до десятых частей рубля.

2.4. Наименование груза

Для удобства тарификации, учета и анализа перевозок разработана Единая тарифно-статистическая номенклатура грузов (ЕТСНГ), представленная в Приложении 2 Тарифного руководства № 1 (Прейскуранта 10-01) и в Сборнике правил перевозок и тарифов № 407.

В ЕТСНГ классификация производится:

- по отраслям производства (продукция сельского хозяйства, лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности, руды металлургические и так далее) всего 12 разделов;

- по характеру грузов и их естественным свойствам: 75 групп (зерновые культуры, лесоматериалы круглые, топливо минеральное и т.п.);
- по условиям перевозок: 758 позиций. Код позиции ЕТСНГ указывается в графе 1 и служит для определения тарифа, учета и автоматизации таксировки провозной платы. Код груза состоит из 6 цифр:
 - две первые цифры обозначают порядковый номер группы;
 - третья цифра обозначает номер позиции в соответствующей группе;
 - четвертая и пятая цифра означают порядковый номер груза в позиции, но в современной ЕТСНГ эти цифры не используются;
 - шестая цифра – контрольная.

При невозможности отнесения перевозимого груза к одному из наименований ЕТСНГ решение об отнесении груза к соответствующему коду позиции ЕТСНГ принимает федеральный орган исполнительной власти ж.д. транспорта при предоставлении документации на указанный груз.

Плата за перевозку грузов, не поименованных в алфавитном списке ЕТСНГ, определяется:

а) если они могут быть отнесены к какой-либо позиции данной группы – по тарифному классу, установленному для этой позиции;

б) если они подходят под какую-либо группу, но не могут быть отнесены к определенной позиции этой группы – по высшему из тарифных классов, имеющих в этой группе.

Грузоотправителю важно правильно указать наименование груза и его код в перевозочных документах в соответствии с ЕТСНГ. Неточное указание наименования и кода груза влечет за собой неправильный расчет платы за перевозку. Согласно ст. 98 Устава железнодорожного транспорта РФ, за искажение в транспортной железнодорожной накладной наименований грузов в результате чего снижается стоимость перевозок грузов и возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения, грузоотправитель уплачивает перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика.

В таблице 1 Приложения 2 Прейскуранта №10-01 для каждой позиции ЕТСНГ указан тарифный класс груза и минимальная весовая норма (МВН) за грузки универсальных вагонов в тоннах.

Если масса груза в вагоне меньше или равна МВН, то плата для универсальных вагонов определяется за эту норму.

В тех случаях, когда масса груза в вагоне превышает МВН, плата определяется за массу груза в вагоне.

Если против кода позиции и ее наименования в графе 4 указано «г/п» (грузоподъемность), плата определяется за массу груза в вагоне, но не менее грузоподъемности вагона в тоннах. Минимальные весовые нормы в тоннах, указанные в графе 4 Перечня позиций ЕТСНГ, одинаковы для универсальных вагонов общего парка и для собственных (арендованных) универсальных вагонов.

Грузоотправителю необходимо знать МВН для всех отгружаемых видов продукции, чтобы оптимизировать свои расходы.

Необходимо внимательно изучить порядок определения платежей для конкретной группы грузов, так как для отдельных позиций грузов ЕТСНГ, несмотря на то, что в графе 4 Перечня указано МВН, плата за перевозку определяется по грузоподъемности (например, смотри пункт 2.9.3)

Структурная схема Тарифного руководства № 1 показана на рисунке 1.

Рассмотрим порядок расчетов тарифов при организации перевозок повагонной отправкой.

2.5. Порядок расчета тарифов при организации перевозок повагонной отправкой

Основной принцип нового Прейскуранта 10-01 заключается в разделении тарифа на инфраструктурную и вагонную составляющую.

Общая формула расчетов платы за перевозку грузов повагонной отправкой в вагонах федерального железнодорожного транспорта во внутригосударственном и международном сообщении через российские порты, в соответствии с разделом 2 нового Прейскуранта 10-01, выглядит следующим образом:

$$T = И \cdot K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \cdot K_4 \cdot K_5 \cdot K_{инд} + B \cdot K_{инд}, \quad (1)$$

где И – базовые ставки соответствующей схемы И за пользование инфраструктурой и тягой РЖД на конкретном расстоянии и для соответствующей загрузки вагона;

В – базовые ставки соответствующей схемы В за использование вагонов на той же дальности, не зависящие от рода и массы груза;

$K_1 - K_4$ – система коэффициентов к базовым ставкам;

K_1 – коэффициент к ставкам тарифа за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД в зависимости от класса груза. Для грузов 1 класса K_1 дифференцирован в зависимости от дальности перевозок

$$K_1 = \begin{cases} > \text{от } 0,75 \text{ до } 0,55 \\ \end{cases}$$

$$L \leq 1200 \text{ км } L = > 5001 \text{ км.}$$

Для грузов 2 класса $K_1 = 1,0$; для грузов 3 класса $K_1 = 1,74$. Коэффициенты приводятся в таблице 2 и пункте 2 Приложения 3.

K_2 – коэффициент к ставкам тарифа схемы И при перевозках грузов повагонными и контейнерными отправками в/из Калининградскую область и через порты Калининградской области. Коэффициенты дифференцированы в зависимости от дальности перевозок и класса груза и имеют цель создать льготные условия для развития экономики области.

Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые РЖД

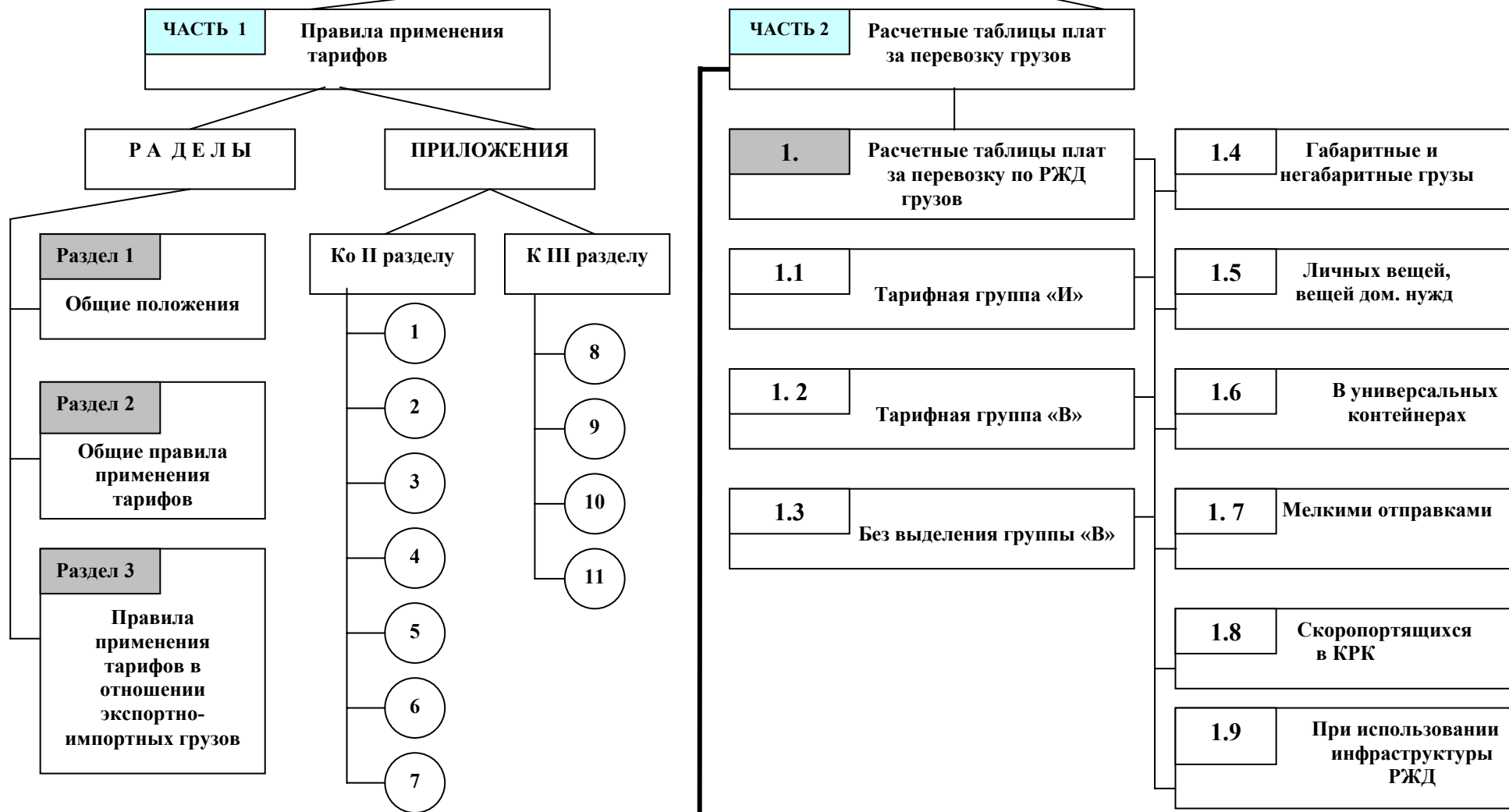


Рис. 1. Структурная схема Тарифного руководства №1 (Прейскурант № 10-01)



Рис. 1. Структурная схема Тарифного руководства № 1 (Продолжение рис.1.)

При перевозке грузов контейнерными отправлениями назначением в/из Калининградскую область применяются коэффициенты только для грузов второго тарифного класса. Коэффициенты приводятся в таблице 3 Приложения 3.

K_3 – дополнительные поправочные коэффициенты по родам грузов. К ним же относится коэффициент $K_3 = 0,9$, применяющийся при перевозке скоропортящихся грузов в вагоне АРВ (пункт 2.10.1). К коэффициенту K_3 можно также отнести коэффициенты для наливных грузов позиции 201005 (0,95) и 221009 (0,98). Коэффициенты приводятся в таблице 4 Приложения 3 и в пункте 2.10(Прейскурант № 10-01, часть I).

K_4 – поправочные коэффициенты, определяющие изменение базовых ставок, в зависимости от количества вагонов в отправке и технологии перевозок. K_4 приводятся в таблице 5 Приложения 4.

Порядок корректировки базовых ставок с использованием коэффициента K_4 с учетом Примечания к таблице 5 Приложения 4 требует особых правил, а именно:

- если абсолютная величина роста (уменьшения) базовой ставки на фактическом расстоянии перевозок больше, чем абсолютная величина роста (уменьшения) плат на наибольшем расстоянии предыдущего пояса дальности (предусмотренной таблицей 5 Приложения 4), то базовая ставка корректируется путем простого умножения на установленный коэффициент;
- если абсолютная величина роста (уменьшения) базовой ставки на фактическом расстоянии перевозки меньше, чем абсолютная величина роста (уменьшения) платы на наибольшем расстоянии предыдущего пояса дальности (предусмотренного таблицей 5 Приложения 4), то базовая ставка корректируется путем сложения базовой ставки на фактическом расстоянии перевозки с величиной (с соответствующим знаком) изменения платы на наибольшем расстоянии предыдущего пояса дальности, предусмотренного таблицей 5 Приложения 4.

K_5 – поправочный коэффициент, применяемый при определении плат за перевозку каменного угля, лесоматериалов, черных металлов и порожний пробег универсальных собственных (арендованных) вагонов из-под перевозки грузов или при подсылке под погрузку.

Значения коэффициента K_5 :

1. На перевозку каменного угля за расстояние, превышающее 3500 км – коэффициент 0,333.
2. На перевозки лесоматериалов круглых, пиломатериалов, продукции шпалопиления за расстояние, превышающее 3500км – коэффициент 0,5.
3. На перевозки металлов черных за расстояние, превышающее 5000км – коэффициент 0,45.

Необходимо учитывать коэффициенты для расчета плат за порожний пробег собственных вагонов (K_5):

- для грузов I-ого класса – 0,9, и, кроме того, за расстояние, превышающее 1000 км для угля – 0,53; для лесоматериалов круглых, пиломатериалов – 0,62; для остальных грузов 0,85.
- для грузов II класса:
до 2000 км – 0,9, от 2001 до 3000 км – 0,95.

Для грузов III класса – 0,86; для черных металлов дополнительно за расстояние, превышающее 5000 км – 0,45. К платам за порожний пробег с локомотивом РЖД собственных (арендованных) платформ для автомобилей, крытых вагонов для автомобилей и микроавтобусов применяется коэффициент 0,86.

При наличии поправочного коэффициента K_5 , введенного с определенного расстояния перевозки для определенных грузов, осуществляется корректировка базовых ставок по следующей формуле

$$T_{б.н.}(L_{ф})=T(L_{п.т.})+(T(L_{ф})-T(L_{п.т.}))\cdot k_{д}, \quad (2)$$

где

$T(L)$ – базовая тарифная ставка;

$T_{б.н.}(L_{ф})$ – новое значение базовой тарифной ставки на фактическом расстоянии перевозки;

$L_{ф}$ – фактическое расстояние перевозок;

$L_{п.т.}$ – расстояние перелома тарифа, начиная с которого применяется дополнительный коэффициент;

$k_{д}$ – дополнительный понижающий коэффициент.

$K_{инд}$ – коэффициент индексации тарифов.

Следует отметить, что поправочные коэффициенты K_1 – K_4 применяются при определении платы по схемам И1 – И7; И14 – И18; И8 – И13; И19 – И24; И25 – И29.

Коэффициент K_4 не применяется при:

- расчете плат за перевозку грузов сборной повагонной отправкой (пункт 2.7.2);
- расчете плат за перевозку грузов на транспортерах, негабаритных грузов на платформах и в вагонах (пункт 2.15);
- расчете плат за перевозку вагона прикрытия (пункт 2.15.6);
- расчете плат за пробег специализированных формирований, не входящих в систему РЖД, осуществляющих строительство на РЖД (пункты 2.28.1 и 2.31);
- при расчете плат за использование инфраструктуры РЖД (пункт 2.17.1).

Несмотря на то, что при перевозках грузов в рефрижераторном подвижном составе и в контейнерах применение этих коэффициентов не предусмотрено, их действие распространяется при перевозке грузов в рефрижераторных вагонах (пункт 2.10.12) и контейнерах (пункт 2.11.9) прямыми отправительскими маршрутами или маршрутами с распылением.

Данная система коэффициентов с особенностями, отмеченными в конкретных пунктах Прейскуранта 10-01, применяется также к схемам на перевозку грузов повагонными отправками в вагонах федерального железнодорожного транспорта, определенным без выделения вагонной составляющей, а также к

ставкам, установленным тарифными схемами для перевозок грузов в собственном подвижном составе и при их пробеге в порожнем состоянии.

К тарифам группы В (тарифы за использование вагонов) из всей системы коэффициентов, предусмотренных “Прейскурантом”, применяются только следующие:

- коэффициенты, установленные для приписных вагонов;
- коэффициенты, установленные при перевозке грузов на линии узкой колеи (кроме линии о. Сахалин);
- коэффициент, установленный для ИВ-вагонов;
- коэффициент, установленный для почтово-багажных вагонов.

2.6. Определение платы за перевозку в специализированных вагонах

Плата за перевозку грузов в специализированных вагонах общего парка или собственных (арендованных) вагонах определяется по тарифным схемам, указанным в таблице 7 Примечания 5 Тарифного руководства №1, часть I.

Плата по тарифным схемам №№ И2 – И7, 9 – 13 определяется за вагон в зависимости от тарифного класса груза по расчетным таблицам тарифного руководства №1, часть II с учетом поправочных коэффициентов K_1, K_2, K_3, K_4, K_5 .

Плата по тарифным схемам В1 – В14 определяется по расчетным таблицам, приведенным в тарифном руководстве №1, часть II, независимо от тарифного класса и массы перевозимого груза.

2.7. Определение плат за перевозку наливных грузов в цистернах

Плата за перевозку наливных грузов в цистернах определяется по тарифным схемам, указанным в таблице 8 Приложения 5 Тарифного руководства №1, часть I.

Плата по тарифным схемам №№ И14 – И17, 19 – 23 определяется за вагон в зависимости от тарифного класса груза по расчетным таблицам Тарифного руководства №1, часть II, а по тарифным схемам №№ В6, В7, В9, В12, В14 независимо от тарифного класса и массы перевозимого груза.

Плата за повагонные перевозки наливных грузов в цистернах по тарифным схемам И14 - И17, 19 – 23 определяется путем умножения платы за одну тонну по соответствующим тарифным схемам на массу груза в цистернах (кроме грузов, относящихся к позициям ЕТСНГ 201005, 221009, 226002, 488000, 711001).

Плата за перевозку в цистернах грузов, относящихся к позициям ЕТСНГ 201005, 221009 определяется исходя из грузоподъемности цистерн с применением следующих коэффициентов к тарифным схемам №№ И14, И18, 19, 24 для грузов позиции 201005 – 0,95, для грузов позиции 221009 – 0,98.

При загрузке указанных грузов в цистерны 25 типа калибровки котла и наличии в перевозочном документе в графе «Тип/ объем цистерны» цифры 61,205 плата определяется за фактическую массу груза в цистерне.

Плата за перевозку в цистернах грузов, относящихся к позициям ЕТСНГ 226002, 488000, 711001, определяется за массу груза в цистерне, но не менее чем за 22 тонны.

Плата при загрузке указанных грузов в цистерны, грузоподъемность которых ниже 22 тонн, определяется за фактическую массу груза в цистерне.

2.8. Определение платы за перевозку грузов в контейнерах

Плата за перевозку грузов в универсальных контейнерах общего парка и собственных (арендованных) в вагонах общего парка определяется за каждый контейнер в зависимости от его длины и массы брутто по тарифным схемам, указанным в таблице 10 приложения 5 Тарифного руководства №1, часть I. В зависимости от типа и принадлежности вагона и контейнера в пунктах 2.11.2, 2.11.5, 2.11.6, 2.11.7 Тарифного руководства №1, часть I разъяснено применение различных понижающих коэффициентов, а в пункте 2.11.4 порядок предоставления скидки при перевозке грузов в универсальных контейнерах полными комплектами на вагон. В примечании к таблице 11 дано пояснение понятия «полный комплект контейнеров на вагон».

2.9. Общий порядок определения платы за перевозку грузов

Для определения платы за перевозку грузов необходимо выполнить следующие действия:

1. По Тарифному руководству № 4 определить тарифное расстояние с учетом правил определения тарифных расстояний, изложенных в п. 2.1 и в Приложении 1 Прейскуранта № 10-01.
2. Установить вид отправки, предъявляемого к перевозке груза (повагонная, групповая, маршрутная, контейнерная, мелкая или сборная повагонная), тип и принадлежность вагона, контейнера, локомотива.
3. Определить позицию ЕТСНГ для данного груза, а при повагонной, групповой, маршрутной отправки – тарифный класс груза.
4. Из таблиц, приведенных в приложении 5 Тарифного руководства, определить номер тарифной схемы для данного вида отправки и поправочные коэффициенты к ним, приведенные в Приложениях № 3 и № 4.
5. По расчетным таблицам, приведенным в части II Тарифного руководства, определить провозную плату.
6. При наличии поправочного коэффициента, введенного с определенного расстояния перевозки, определить общую плату путем суммирования платы за расстояние, начиная с которого вводится поправочный коэффициент и платы, полученной умножением разницы в тарифах за превышение расстояния на указанный поправочный коэффициент.
7. Определить размер уменьшения действующего тарифа, указанный в Тарифном руководстве и вычесть его из полученной платы.

8. В необходимых случаях определить размеры сборов и плат, предусмотренных Приложением 6 Тарифного руководства.

3. Примеры расчета провозных платежей

Порядок расчета провозных платежей дается с учетом НДС, но без учета дополнительных сборов.

В расчетах необходимо учитывать уменьшение действующих тарифов на перевозки грузов в вагонах и контейнерах федерального железнодорожного транспорта в зависимости от их типов, согласно таблице 11 Тарифного руководства №2.

С учетом индексации к базовым ставкам с коэффициентом 1,454 с 1.01.05 уменьшение составит:

- для вагонов группы 1 (крытые, платформы, полувагоны) – 141 руб/ваг;
- для вагонов группы 2 (окатышевозы, вагоны для перевозки автомобилей, думпкары) – 176 руб/ваг;
- для вагонов группы 3 (цистерны, зерновозы, минераловозы, фитинговые платформы, содовозы) – 176 руб/ваг;
- для вагонов группы 4 (цементовозы, контейнеровозы, транспортеры с числом осей до 12 включительно) – 176 руб/ваг;
- для вагонов группы 5 (реф.вагоны, транспортеры с числом осей 16 и более) – 1425 руб/ваг;
- для вагонов группы 6 (вагоны-термосы) – 308 руб/ваг;

Для контейнеров:

группа 1 (масса брутто до 5 т) – 10,6 руб/конт;

группа 2 (масса брутто от 10 до 24 т включительно) – 35 руб/конт;

группа 3 (масса брутто свыше 24 т) – 55 руб/конт.

Пример 1.

На расстояние 700 км в прямом железнодорожном сообщении по российским дорогам перевозится контейнер универсальный общего парка железных дорог с трафаретной массой брутто 20 т (20 футов) на собственной платформе. Определить провозную плату.

Решение

Заданный вид отправки – контейнерная, поэтому необходимо изучить пункты 2.11 Прейскуранта № 10-01, часть I. При указанных перевозках в графе «Отметка о спецконтейнере» перевозочного документа указывается «КО» (контейнерная отправка). Провозная плата не зависит от вида перевозимого груза. По таблице 10 Приложения 5 «Прейскуранта» на стр. 92 находим номер тарифной схемы для перевозки универсального крупнотоннажного контейнера железных дорог длиной 20 футов максимальной массой брутто 20 т. Это схема 88.

Согласно п. 2.11.2 плата за перевозку грузов в универсальных контейнерах общего парка в собственных (арендованных) вагонах определяется за каж-

дый крупнотоннажный контейнер по тарифным схемам №№ 87 – 89 с коэффициентом 0, 8.

С учетом повышающего коэффициента 1,12 к базовым ставкам Прейскуранта № 10-01 на перевозку грузов в контейнерах и размеров уменьшения действующих тарифов при перевозке в контейнерах федерального железнодорожного транспорта, согласно таблице 11 Тарифного руководства №2, проводим дальнейшие расчеты. На стр. 231 Прейскуранта № 10-01, часть II находим для тарифного пояса 681-720 км для схемы 88 базовую ставку платы за перевозку грузов в одном 20' контейнере $T_{\text{баз}} = 5453,1$ руб/конт.

С учетом коэффициентов указанных выше

$$T = 5453,1 \times 1,12 \times 0,8 - 35 = 4851 \text{ руб/конт.}$$

Согласно п. 2.3.4 Прейскуранта, общий результат для отправок в крупнотоннажных контейнерах округляется до целых рублей.

Итоговый результат, с учетом НДС

$$T = 5724 \text{ руб/конт.}$$

При перевозке собственного груженого контейнера на собственной платформе на тех же условиях провозная плата определяется согласно таблице 10, Приложения 5, Прейскуранта по схеме 93. В соответствии с п. 2.11.5 в этом случае применяется понижающий коэффициент 0, 85.

Провозная плата с учетом округления составит

$$T = 4445,2 \times 1,12 \times 0,85 = 4232 \text{ руб/конт.}$$

С учетом НДС

$$T = 4994 \text{ руб/конт.}$$

Плата за перевозку собственных (арендованных) порожних универсальных контейнеров в вагонах общего парка (п. 2.11.6) определяется за каждый порожний контейнер по тарифным схемам №№ 90-94 с коэффициентом 0, 7.

Определяем размер провозной платы с учетом всех коэффициентов для схемы № 93

$$T = 4445,2 \times 1,12 \times 0,7 = 3485 \text{ руб/конт.}$$

С учетом НДС

$$T = 4112 \text{ руб/конт.}$$

Тарифная политика железных дорог стимулирует внедрение прогрессивных технологий перевозок. Это в полной мере относится и к контейнерным перевозкам. Согласно п 2.11.4, плата при отправлении груза с мест общего пользования железнодорожной станции или железнодорожного пути необщего пользования в универсальных контейнерах общего парка и в собственных (арендованных) контейнерах полными комплектами на вагон на одну железнодорожную станцию назначения (без сортировки в пути следования) за каждый контейнер уменьшается в размере, указанном в таблице 11, Приложения 5, Прейскуранта, часть I.

Эта скидка предоставляется при перевозке в вагонах общего парка, при этом в графе «Тарифные отметки» в строке «Вид отправки» перевозочного документа проставляется отметка ККО (Комплект контейнерной отправки), при

перевозке в собственных (арендованных) вагонах отметка ККВ (Комплект контейнеров в собственном вагоне).

Важно при этом знать, какое количество груженых контейнеров обеспечивает формирование полного комплекта на вагон при предъявлении к перевозке среднетоннажных и крупнотоннажных контейнеров. Эта информация содержится в примечании к таблице 11, Приложения 5 на стр. 93. Например, полный комплект на вагон составляют два универсальных контейнера длиной 20 футов на короткобазной фитинговой платформе или три универсальных контейнера длиной 20 футов на удлиненной фитинговой платформе с длиной по осям сцепления автосцепок 19,6 м и более, направленных без сортировки на одну станцию назначения.

Пример 2.

На расстояние 700 км в прямом железнодорожном сообщении по российским дорогам перевозится полным комплектом на вагон три груженых 20футовых контейнера общего парка, массой брутто 20 тонн, на удлиненной собственной фитинговой платформе с длиной по осям автосцепок 19,6 м и более. Определить провозную плату.

Решение

В таблице 10 Приложения 5 Прейскуранта на стр. 92 находим, что плата определяется по тарифной схеме 88, в соответствии с п 2.11.2, применяется понижающий коэффициент 0,8. На странице 93 Прейскуранта, часть I, по таблице 11 определяется с учетом повышающего коэффициента размер уменьшения тарифа на контейнеры в комплекте. На стр. 231, часть II Прейскуранта определяем размер базовой ставки

$$T=5453,1 \cdot 1,12 \cdot 0,8 - 1637 \cdot 1,454 = 2505,78 \text{ руб/конт.}$$

В этом случае результаты промежуточных расчетов округляются до целых копеек, окончательные результаты округляются до целых рублей.

Для 3 контейнеров

$$T=2505,78 \cdot 3 = 7517 \text{ руб.}$$

С учетом НДС

$$T=8870 \text{ руб.}$$

Пример 3.

На расстояние 700 км перевозится танк-контейнер собственный в груженом и порожнем состоянии на платформе железных дорог. Контейнер с трафаретной массой брутто 25 тонн/30 футов. Масса груза в контейнере 22 т. Определить провозную плату.

Решение

На странице 92 Прейскуранта, часть I по таблице 10 находим, что провозные платежи определяются по схеме 93. С учетом примечания к таблице 10 для данного типа контейнеров применяется коэффициент 1,5. На странице 237 «Прейскуранта», часть II находим плату за перевозку. Далее, с учетом индексации тарифов, с 1.01.05. Общий результат

$$T=4445,2*1,5*1,12=7468 \text{ руб/конт.}$$

С учетом НДС

$$T=8812 \text{ руб/конт.}$$

Порожний контейнер, согласно п 2.11.6 Прейскуранта часть II,

$$T=4445,2*1,5*0,7*1,12=5228 \text{ руб/конт.}$$

С учетом НДС

$$T=6169 \text{ руб/конт.}$$

Пример 4.

В крытом вагоне общего парка, грузоподъемностью 64 тонны, на расстояние 182 км в прямом железнодорожном сообщении по российским дорогам перевозится цемент (281000). Загрузка 55 тонн. Определить провозную плату.

Решение

Для вагона общего парка.

В соответствии с общим порядком определения платы за перевозку грузов, необходимо обратиться к Единой тарифно-статистической номенклатуре грузов (ЕТСНГ) и определить класс груза.

На странице 73 Прейскуранта, часть I находим, что заданный груз относится к первому классу. В графе 4 таблицы 1 перечня позиций ЕТСНГ указано «г/п», т.е. плата определяется за массу груза в вагоне, но не менее грузоподъемности вагона в тоннах, т.е. за 64 тонны.

Согласно формуле (1), определяем систему основных коэффициентов к ставкам тарифа.

На странице 82 Прейскуранта, часть I в таблице 2 находим значения $k_1=0,75$, коэффициент $k_2=1$ для грузов, которые не следуют в Калининградскую область. Дополнительный поправочный коэффициент для цемента, как следует из таблицы 4, отсутствует, т.е. $k_3=1$. Для одиночной повагонной отправки, как следует из таблицы 5, для $L \leq 500$ км - $k_4=1,08$.

По таблице 6 Прейскуранта, часть I определяем номер тарифной схемы для крытого вагона за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД И1 и за использование вагонов В3.

На странице 15 Прейскуранта, часть II находим для тарифного пояса 181-200 км и веса отправки 64 тонны базовую ставку И1=4456 руб.

На странице 108 Прейскуранта, часть II находим В3=1289 руб.

$$T=4456*0,75*1*1*1,08+1289=4898 \text{ руб/вагон.}$$

С учетом изменения уровня тарифов в 1,26 раза с 1.01.05 года и размеров уменьшения тарифов по Правилам применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта (Тарифное руководство №2, таблица 11).

$$T=(4456*0,75*1*1*1,08+1289)*1,26-141=6031 \text{ руб/вагон}$$

С учетом НДС

$$T=7117 \text{ руб/ваг.}$$

Для вагона собственного, груженный рейс.

Для собственных вагонов тариф за использование вагонов не учитывается. Согласно таблице 6 Приложения 5, применяется тарифная схема №8. На странице

55 Прейскуранта, часть II находим базовую ставку для тарифного пояса 181-200 км и веса 64 т.

$$T=3777 \cdot 0,75 \cdot 1 \cdot 1 \cdot 1,08 \cdot 1,26=3855 \text{ руб/вагон}$$

С учетом НДС

$$T=4549 \text{ руб/ваг.}$$

Порожний рейс.

Расчет таблиц плат за порожний пробег с локомотивом РЖД собственных (арендованных) вагонов производится для крытых вагонов по схеме 25 (согласно п 2.16). На странице 102 Прейскуранта, часть II для тарифного пояса 181-200 км по тарифной схеме 25 находим тарифную ставку за осе-км $T=289$ руб/осе-км. Для четырехосного вагона, ставка составит

$$T=289 \cdot 4=1156 \text{ руб/вагон.}$$

Для грузов первого тарифного класса, согласно примечанию 4.1 к таблице 4 Приложения 3, к платам за порожний пробег с локомотивом РЖД универсальных собственных (арендованных) вагонов применяется дополнительный коэффициент 0,9 (коэффициент K_5).

Общая ставка

$$T=1156 \cdot 0,75 \cdot 1 \cdot 1 \cdot 1,08 \cdot 1,26 \cdot 0,9=1180 \text{ руб/вагон}$$

С учетом НДС

$$T=1392 \text{ руб/ваг.}$$

Пример 5.

На расстояние 450 км в прямом железнодорожном сообщении по российским дорогам перевозятся ферросплавы в универсальном полувагоне общего парка федерального ж.д. транспорта грузоподъемностью 68 тонн, фактическая загрузка 63 тонны. Определить провозную плату.

Решение.

На странице 74 Прейскуранта, часть I определяем, что ферросплавы имеют код 313003, относятся к 3 классу, провозная плата определяется за массу груза в вагоне, но не менее грузоподъемности.

Для грузов 3 класса $k_1=1,74$ (п.2 Приложение 3);
 $K_2=1$ (груз не Калининградского направления).

На странице 85 Прейскуранта определяем из таблицы 4 Приложения 3 $k_3=1,05$, из таблицы 5 Приложения 4 находим $k_4=1,08$.

Из таблицы 6 Приложения 5 определяем тарифные схемы для перевозки в полувагоне: тариф за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД по схеме И1, тариф за использование вагонов по схеме В4.

На стр.17 Прейскуранта, часть II находим ставку И1.

На стр. 108 того же Прейскуранта - ставку В4. Размеры уменьшения действующих тарифов на перевозку грузов в универсальных вагонах по Тарифному руководству №2 таблица 11 $P=108$ руб. (с учетом коэффициента индексации тарифов).

$$T=(7070 \cdot 1,74 \cdot 1 \cdot 1,05 \cdot 1,08 + 1744) \cdot 1,26 - 141 = 19634 \text{ руб/вагон.}$$

С учетом НДС

$$T=23168 \text{ руб/ваг.}$$

Пример 6.

На расстояние 515 км в минераловозе перевозятся удобрения минеральные (434000). Определить провозные платежи при перевозке удобрений в минераловозах общего парка, собственных груженых вагонах и плату за порожний вагон.

Решение.

На стр.75 Прейскуранта, часть I находим, что удобрения относятся ко 2 классу, плата определяется по грузоподъемности. Из таблицы 7 Приложения 5 следует, что номера тарифных схем для вагонов общего парка И3 и В8, для собственных действует схема 9.

Основные коэффициенты: $k_1=1$ (п.2 Приложение 3); $k_2=1$ (не Калининградское направление);

$K_3=1$ (см. таблицу 4 Приложения 3); $k_4=1,04$ (таблица 5 Приложение 4).

При перевозке в минераловозах общего парка.

На стр. 44 «Прейскуранта», часть II находим И3; на стр. 112 – В8.

Наибольшую трудность представляет корректировка базовой ставки схемы И по К4. Обращаемся к порядку корректировки с использованием коэффициентов таблицы 5, Приложения 4 на стр 111.

Составляем промежуточную таблицу 1.

Таблица 1

Порядок корректировки базовой ставки по К4

Расстояние перевозки	И3	В8	9	25	25	К4	Размер корректировки базовой ставки И по К4	Размер корректировки базовой ставки 9 по К4	Размер корректировки базовой ставки 25 И по К4
	руб/ваг	руб/ваг	руб/ваг	руб/ваг	руб/ваг		руб/ваг	руб/ваг	руб/ваг
510	8740		6289	718	2872	1,08	699,20	503,12	229,76
515	9140	3044	6289	718	2872	1,04	365,6	251,56	114,88

Из таблицы видно, что абсолютная величина уменьшения базовой ставки $\Delta=365,6$ на фактическое расстояние перевозки 515 км меньше, чем абсолютная величина уменьшения платы на наибольшем расстоянии предыдущего пояса дальности $\Delta=699,20$. Это означает, что базовую ставку на фактическое расстояние необходимо сложить с величиной изменения платы на наибольшем расстоянии предыдущего пояса:

$$\Delta_1=8740 \cdot 0,08=699,2 \text{ руб/ваг.}$$

$$\Delta_2 = 9140 \cdot 0,04=365,6 \text{ руб/ваг.}$$

$$T=(9140+699,20) \cdot 1,0 \cdot 1,0 \cdot 1,0+3044=12883,2 \text{ руб/ваг.}$$

С учетом поправочного коэффициента 1,12 и размеров уменьшения тарифов на перевозки грузов в вагоне федерального железнодорожного транспорта по Тарифному руководству №2

$$T=(12883,2-176) \cdot 1,26=16011 \text{ руб/ваг.}$$

С учетом НДС

$$T=18893 \text{ руб/ваг.}$$

Минераловоз собственный груженный.

На основании таблицы 7 Приложения 5, по схеме 9 находим на стр. 84 Прейскуранта, часть II базовую ставку. Величина изменения платы на наибольшем расстоянии предыдущего пояса

$$\Delta=6289 \cdot 0,08=503,1 \text{ руб/ваг.}$$

$$T=[(6289+503,1) \cdot 1,0 \cdot 1,0 \cdot 1,0] \cdot 1,26=8558 \text{ руб/ваг.}$$

С учетом НДС

$$T=10098 \text{ руб/ваг.}$$

Порожний вагон.

Плата определяется по схеме 25. Базовая ставка за осе-км находится на стр.102 Прейскуранта, часть II.

Для четырехосного вагона

$$T=718 \cdot 4=2872 \text{ руб/ваг.}$$

$$\Delta=2872 \cdot 0,08=229,8 \text{ руб/ваг.}$$

Для грузов второго тарифного класса за порожний пробег при расстояниях до 2000 км применяется коэффициент 0,9 (K_5), согласно пункту 4.2 таблицы 4, Приложения 3.

$$T=[(2872+229,8) \cdot 1,0 \cdot 1,0 \cdot 1,0 \cdot 0,9] \cdot 1,26=3517 \text{ руб/ваг.}$$

С учетом НДС

$$T=4150 \text{ руб/ваг.}$$

Пример 7.

На расстояние 1720 км в прямом железнодорожном сообщении по российским дорогам на платформах общего парка прямым отправительским маршрутом перевозится шлак доменный (2350783). Загрузка платформы 40 тонн. Определить провозную плату.

Решение.

На стр. 72 Прейскуранта, часть II определяем, что шлак относится к 1 классу, минимальная весовая норма (МВН) 46 тонн, т.е. провозная плата в данном случае будет определяться за МВН, а не за 40 тонн. МВН для универсальных вагонов установлены исходя из среднесетевых технических норм загрузки вагонов. Загружая 40 тонн, предприятие несет дополнительные расходы, которые могут повлиять на конкурентоспособность данной продукции. Определяем по таблице 6, Приложения 5 тарифные схемы для перевозки на платформах: И1 и В1 (базовые ставки И1 и В1 находим соответственно на стр. 25 и 109 Прейскуранта, часть II). Основные коэффициенты: $k_1=0,72$ (таблица 2 Приложения 3); $k_2=1$; $k_3=0,77$ (таблица 4 Приложение 3); $k_4=0,92$ (таблица 5 Приложение 4).

В соответствии с пунктом 2.4.2., проведем корректировку базовой ставки по коэффициенту K_4 . При этом учитывается примечание к таблице 5: «абсо-

лотная величина увеличения (уменьшения) платы при переходе на следующую градацию пояса дальности не должна быть меньше абсолютной величины увеличения (уменьшения) платы на наибольшем расстоянии предыдущего пояса. Коэффициент K_4 для предшествующего пояса дальности $K_4 = 0,89$.

При расстоянии 1000 км (точка перелома пояса дальности) для $P=46$ т.
 $T=11704$ руб/ваг.

$$\Delta=11704 \cdot 0,89=1287,4 \text{ руб/ваг.}$$

С учетом индексации тарифов с 1.01.05 и уменьшения тарифов для универсальных вагонов по Тарифному руководству № 2 имеем

$$T=[(18210-1287,4) \cdot 0,72 \cdot 1,0 \cdot 0,77+1729] \cdot 1,26-141=13859 \text{ руб/ваг.}$$

С учетом НДС

$$T=16354 \text{ руб/ваг.}$$

При перевозке в собственных платформах, груженный рейс.

На основании таблицы 6 Приложения 5 находим, что плата определяется по тарифной схеме 8 (базовая ставка определяется на стр. 65 Прейскуранта, часть II). При $L=1000$ км., $P=46$ т., $T=8729$ руб/ваг.

$$\Delta=8729 \cdot 0,89=960,19 \text{ руб/ваг.}$$

$$T=((13213-960,19) \cdot 0,72 \cdot 1,0 \cdot 0,77) \cdot 1,26=8559 \text{ руб/ваг.}$$

С учетом НДС

$$T=10100 \text{ руб/ваг.}$$

Пример 8.

Перевозится нефть сырая (201005) на расстояние 500 км в прямом железнодорожном сообщении по российским дорогам, грузоподъемность цистерны 60 тонн. В груженном рейсе группа из 4 вагонов, в порожнем - одиночная цистерна. Определить перевозную плату.

Решение.

Цистерна общего парка.

На стр.89 Прейскуранта, часть I по таблице 8 определяем, что для позиции 201005 ЕТСНГ действуют схемы И14, В7, для собственных вагонов схема 19.

Плата за повагонные перевозки наливных грузов в цистернах по тарифным схемам №И14-И17, 19-23 определяется путем умножения платы за 1 тонну по соответствующим тарифным схемам на массу груза в цистерне.

На стр. 20 (п.2.9.3) указывается, что плата за перевозку в данном случае определяется исходя из грузоподъемности, а не по МНВ=50 тонн, как следует из ЕТСНГ (стр. 71).

На стр.90 Прейскуранта, часть II, определяем ставку за 1 т для схемы И14.

На стр. 112 Прейскуранта, часть II, – ставку В7.

Основные коэффициенты: $k_1=1$ (груз 2 класса); $k_2=1$ (не Калининградское направление); $k_3=1,27$ (таблица 4 Приложение 3); $k_4=1$ ($l \leq 510$ км). Дополнительный коэффициент $k_5=0,95$ (п.2.9.3).

Цистерна общего парка (4 вагона в группе)

$$T = [(187,6 \cdot 1,0 \cdot 1,0 \cdot 1,27 \cdot 0,95 \cdot 1,0) \cdot 60 + 4348] \cdot 1,26 - 176 = 22414 \text{ руб/ваг.}$$

За четыре вагона.

$$T = 22414 \cdot 4 = 89656 \text{ руб.}$$

С учетом НДС

$$T = 105794 \text{ руб.}$$

Цистерна собственная (4 вагона в группе).

Базовая ставка находится по схеме 19 (стр.96 «Прейскурант», часть II)

$$T = [(142,6 \cdot 1,0 \cdot 1,0 \cdot 1,27 \cdot 0,95 \cdot 1,0) \cdot 60] \cdot 1,26 = 13007 \text{ руб/ваг.}$$

За четыре вагона.

$$T = 13007 \cdot 4 = 52028 \text{ руб.}$$

С учетом НДС

$$T = 61393 \text{ руб.}$$

Порожный вагон (цистерна одиночная).

Базовая ставка находится по схеме 25 (стр. 102 «Прейскуранта», часть II).

$k_4 = 1,08$ (таблица 5 Приложения 4); коэффициент 0,95 (п.2.9.3) при возврате порожней цистерны из-под сырой нефти не учитывается.

$$T = (667 \cdot 1,0 \cdot 1,0 \cdot 1,27 \cdot 1,08) \cdot 1,26 = 1153 \text{ руб/ваг.}$$

С учетом НДС

$$T = 1361 \text{ руб/ваг.}$$

Заключение

Прейскурант № 10-01 должен рассматриваться как переходный вариант на пути к разработке принципиально нового прейскуранта, который явится основным рычагом в развитии экономики и производительных сил страны.

В дальнейшем, при проведении полномасштабной тарифной реформы на железнодорожном транспорте наряду с базовыми ставками будут введены свободные цены во всех конкурентных сегментах транспортного рынка (для перевозки контейнеров, скоропортящихся и сезонных грузов), что обеспечит необходимые условия для вхождения России во Всемирную торговую организацию (ВТО).

Виды работ и услуг, входящие в тарифы по начально-конечным операциям

Уведомление о прибытии груза и о подаче груженых или порожних вагонов на железнодорожные пути необщего пользования или к фронтам погрузки (выгрузки) на местах общего пользования;

Текущий ремонт порожних вагонов общего парка при подготовке их под погрузку.

Техническое обслуживание на железнодорожных станциях грузовых вагонов общего парка или собственных (арендованных) вагонов.

Техническое обслуживание и текущий ремонт контейнеров общего парка.

Осмотр вагонов текущего парка в техническом и коммерческом отношении для подачи грузоотправителям под определенные грузы.

Подготовка под налив цистерн, бункерных полувагонов общего парка.

Подгруппировка вагонов для подачи под уборку (выгрузку) определенным грузоотправителям (грузополучателям) и подготовка их к подаче.

Прием к отправлению (включая проверку правильности погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе) и выдача грузов, а также оформление перевозочных документов железнодорожной станцией.

Выполнение приемо-сдаточных операций (осмотр и передача вагонов в техническом и коммерческом отношении).

Маневровая работа по расформированию поездов различных категорий (маршрутных, передаточных, вывозных, сборных), прибывших на железнодорожные станции погрузки, выгрузки, по назначению вагонов и грузов, а также по формированию на железнодорожной станции отправления поездов различных категорий.

Маневровая работа по подаче (уборке) порожних и груженых вагонов на (с) выставочные (приемо-сдаточные) пути, принадлежащие РЖД и расположенные в пределах железнодорожной станции.

Маневровая работа по подаче (уборке) порожних и груженых вагонов в места общего пользования железнодорожных станций при осуществлении погрузки (выгрузки) грузов средствами РЖД.

Технологические операции с контейнерами, не связанные с работой по приему и выдаче грузов, за исключением грузов, перевозимых под таможенным контролем (поднятие контейнера краном для осмотра с целью проверки сохранности и постановка его на место; перестановка контейнера на контейнерной площадке при перегруппировке по направлениям; поворот контейнера «дверями внутрь» для обеспечения сохранности груза (свертка); снятие контейнера с верхнего яруса (для изъятия контейнера из нижнего яруса и погрузки изъятых контейнера).

Кроме того, в тарифы, указанные Прейскурантом № 10-01, по начально-конечным операциям, включены следующие расходы:

по содержанию и обслуживанию зданий, сооружений, оборудования и инвентаря хозяйства грузовой и коммерческой работы и хозяйства перевозок;

по содержанию технологических центров по обработке перевозочных документов;

по амортизации, содержанию и ремонту станционных путей (без железнодорожных путей необщего пользования), устройств сигнализации и связи, вагонов, контейнеров общего парка при перевозке в них грузов, а также расходы по приему и отправлению поездов на железнодорожных станциях, работе поездных локомотивов, их амортизации, содержанию и капитальному ремонту.

Изменения и дополнения в Прейскурант № 10-01

Приказом Федеральной службы по тарифам от 14 сентября 2004 г. №71-Т/1 с 5 ноября 2004 г. вносятся изменения и дополнения в Прейскурант №10-01.

Изменения внесены в ряд подпунктов раздела 2, таких, как определение плат за перевозку сборных повагонных отправок грузов в универсальных вагонах, за перевозку грузов в специализированных вагонах, рефрижераторных вагонах, в универсальных контейнерах общего парка и собственных специализированных контейнерах, а также в разделы 3,4,5.

Часть дополнений направлена на улучшение редакции того или иного подпункта.

Остановимся на тех вопросах, которые могут изменить порядок расчетов провозных плат для отдельных видов отправок.

П.2.7.2 Изменился порядок определения платы за перевозку грузов сборной повагонной отправкой в универсальном вагоне общего парка. Эта плата определяется за общую массу груза в вагоне по тарифным схемам №№ И1 и В1, В3, В4. В прежней редакции Прейскуранта плата по тарифной схеме И1 определялась по третьему тарифному классу без применения поправочных коэффициентов, приведенных в таблице 5, приложения 4 Тарифного руководства №1 и исключительных тарифов для данных грузов.

В новой редакции плата по тарифной схеме И1 определяется по наивысшему тарифу перевозимого груза в составе сборной отправки с применением поправочных коэффициентов, приведенных в таблице №5 приложения 4, и без применения исключительных тарифов для данных грузов. Плата по тарифным схемам В1, В3, В4 определяется независимо от тарифного класса и массы перевозимого груза. Аналогичные изменения, касающиеся перевозки по наивысшему тарифу перевозимого груза и применения коэффициентов таблицы 5 приложения 4, введены для пунктов 2.7.3 и 2.8.3.

В раздел 2.5 добавлен пункт, касающийся перевозки метанола:

2.5.3 При перевозке метанола в составе маршрутов и групп вагонов на одну железнодорожную станцию назначения, оформленных повагонной отправкой, а также при пробеге собственных (арендованных) цистерн из-под перевозки метанола на одну станцию назначения, поправочные коэффициенты таблицы №5, приложения 4 применяются в зависимости от количества одновременно предъявленных грузоотправителем к перевозке груженых цистерн, а также порожних цистерн из-под перевозки метанола.

В тарифных отметках перевозочного документа указывается при этом количество цистерн, например М2 (две цистерны с/из-под метанола).

Пункт 2.11.3.

При перевозках комплектом на вагон грузов в контейнерах сборной контейнерной отправкой в каждом перевозочном документе в графе «Тарифные отметки», в строке «Вид отправки» теперь проставляется отметка «ККО-СБ»

(комплект контейнеров в вагоне общего парка - отправка сборная) или «ККВ-СБ» (комплект контейнеров в собственном, арендованном вагоне – отправка сборная). Раньше таких отметок не предусматривалось.

В разделе 5 добавляется новый коэффициент 1,28 к таблице 10, приложения 5 при перевозке грузов в универсальных контейнерах длиной 20 футов и максимальной массой брутто 30 тонн, масса груза в которых превышает 24 тонны.

Уточнен подпункт 2.29.6. Ранее он был сформулирован следующим образом «Перевозки порожних контейнеров общего парка при следовании их в порядке регулировки в прямом и местном сообщении» оформляются полными перевозочными документами без оплаты.

Понятие «местное сообщение» отсутствует в новых Правилах перевозок грузов и Уставе железнодорожного транспорта РФ, поэтому в новой редакции подпункт выглядит следующим образом:

«Перевозки порожних контейнеров при следовании их в порядке регулировки осуществляются без оплаты».

Значительно дополнен и прояснен раздел 2.3.8 «Определение платы при замене одного вида вагонов общего парка другим».

Ранее при замене предусмотренного заявкой на перевозку грузов одного вида вагонов общего парка другим, согласно статье 11 Устава, плата определялась по тарифам для вагонов, предусмотренных заявкой.

В новом варианте правила изложены более детально, затраты грузоотправителя не должны возрасти при замене РЖД одного вагона другим.

По новому варианту.

2.38.1 При замене РЖД предусмотренного заявкой на перевозку грузов одного вида вагонов общего парка другим, согласно статье 11 Устава, плата определяется по тарифам Тарифного руководства №1 с соблюдением следующих условий.

2.38.1.1 При замене универсального вагона специализированным вагоном плата определяется по тарифной схеме и за МВН, установленную для груза в вагоне, предусмотренном заявкой на перевозку грузов, с последующим делением полученной платы за вагон на эту норму в тоннах и умножением исчисленной потонной платы на вес груза в специализированном вагоне. В тех случаях, когда МВН установлена по грузоподъемности вагона, для расчета потонной платы условно принимается МВН 66 тонн.

2.38.1.2. При замене одного вида универсального вагона другим видом универсального вагона плата определяется по тарифам для вагона, подаваемого взамен предусмотренного заявкой на перевозку грузов, исходя из фактической массы груза в вагоне с учетом МВН. Если плата за перевозку груза в данном вагоне выше платы за перевозку груза в вагоне, предусмотренном заявкой на перевозку груза, плата определяется по тарифу для вагона, предусмотренного заявкой на перевозку груза.

2.38.1.3. При замене одного вида специализированного вагона другим видом специализированного вагона плата определяется по тарифу для вагона, плата за перевозку груза в котором имеет наименьшее значение.

2.38.1.4. При замене специализированного вагона универсальным вагоном плата определяется по тарифу для универсального вагона исходя из фактической массы груза в вагоне с учетом МВН.

В разделе 3 Прейскуранта отменена таблица 33, на основании которой определялись сборы на пограничных станциях РЖД. Сборы на пограничных станциях будут взыскиваться на основании фактически выполненных работ.

Изменилась таблица 37, где приводятся дополнительные поправочные коэффициенты на перевозки экспортно-импортных грузов в зависимости от направлений и условий перевозок. Поправочный коэффициент 0,7 для грузов позиции ЕТСНГ 081, 091 применяется теперь только для перевозок в собственных (арендованных) платформах, тогда как ранее это было возможно и для вагонов общего парка.

Снижены МВН на лесоматериалы круглые и крепежные: ранее они были различны для крытых платформ и полувагонов, теперь одинаковы и составляют 44 тонны.

Имеются изменения в примечаниях таблицы 4. Приложения 3, которые касаются чугуна (дополнительный понижающий коэффициент 0,45 за расстояние, превышающее 5000 км.). В таблицах 2, 5 изменились градации расстояний перевозки, например, первая группа расстояний теперь составляет «до 510 км.», а ранее - «до 500 км.».

В таблице 2 приложения 3 изменилась градация расстояний перевозки. Например, в прежней редакции приводилось расстояние «1 – 1199 км», а в новой редакции - «1–1200 км».

**Комментарий к приказу Федеральной службы по тарифам
от 26 октября 2004 года №141 т/2**

В соответствии с Приказом Федеральной службы по тарифам от 26 октября 2004г. № 141-т/2, зарегистрированном в Минюсте РФ 7 декабря 2004г. «О внесении изменений и дополнений в Прейскурант №10 – 01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», даны изменения для груза минеральные удобрения в таблицу 36 приложения 11, к разделу 3, части 1 Прейскуранта. Поправочные коэффициенты теперь действуют для перевозок этого вида экспортных грузов в груженом и порожнем рейсе не только через пограничные переходы Забайкальск, Гродеково, Хасан, Наушки, но и через передаточный пункт Махалино – экспортное (далее через погранпереход Камышовая).

Аналогичные изменения внесены также в таблицу 37, приложения 11: добавлен подпункт перевозка через передаточный пункт Махалино – экспортное (далее через переход Камышовая), если расстояние перевозки по РЖД больше, чем до Забайкальска с размером вводимого поправочного коэффициента 0,85.

Введены повышающие коэффициенты 1,12 к базовым ставкам тарифов, плат и сборов раздела 2 на контейнерные перевозки, включая уменьшение действующих тарифов при перевозке грузов в универсальных контейнерах полными комплектами на вагон.

Для остальных тарифов, плат и сборов раздела 2 к базовым ставкам вводится коэффициент 1,26. Введены повышающие коэффициенты 1,454 для ставок плат за пользование вагонами и контейнерами и при индексации размеров уменьшения действующих тарифов на перевозки грузов в вагонах, контейнерах федерального железнодорожного транспорта, согласно Тарифному руководству №2.

Введены повышающие коэффициенты к базовым ставкам раздела 3 для экспортно-импортных перевозок через пограничные станции РЖД, кроме подпунктов 3.1.18, 3.2.5.5, 3.2.10.5, 3.2.12, 3.12.13.1, 3.2.15.3, 3.2.15.4, 3.2.15.5.

Повышающие коэффициенты к базовым ставкам Тарифного руководства №3 для сборов за погрузочно-разгрузочные работы принимаются 1,837, для сборов, связанных с перевозкой грузов (за исключением сборов за объявленную ценность и сопровождение груза) принимаются 1,625.

Библиографический список

1. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» - М.: Юртранс, 2003.
2. Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом. Сборник – книга 1, - М.: Юртранс, 2003.
3. Прейскурант № 10 – 01. Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами. Тарифное руководство №1, ч.1. (правила применения тарифов), - М.: ЗАО «Бизнеспроект», 2003.
4. Прейскурант № 10 – 01. Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами. Тарифное руководство №1, ч.2. (расчетные таблицы плат за перевозку грузов), М.: ЗАО «Бизнеспроект», 2003.
5. Тарифное руководство №2 «Правила применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта». - М.: 2002.
6. Сборник правил перевозок и тарифов № 407, 1997.

Татьяна Николаевна Федотова

Расчет грузовых тарифов на основе тарифного руководства №1 (Прейскурант № 10-01)

Методические указания
к дипломному и курсовому проектированию
для студентов специальностей «организация перевозок и управление
на транспорте (железнодорожном)», «экономика транспорта»,
«коммерция»

Редактор С.В. Пилюгина

620034 Екатеринбург, Колмогорова, 66, УрГУПС
Редакционно-издательский отдел

Подписано в печать

Бумага писчая №1

Формат 60x98 1/16

Усл.-п.л. 2,5

Тираж 100

Цена договорная

Уч.-изд.л 2,2

Заказ