(cc) BY

Жаныс Арай Бошанкызы
д-р филос. наук, профессор РАЕ, старший преподаватель
Казахский агротехнический университет им. С. Сейфуллина
г. Нур-Султан, Республика Казахстан
Шонашева Айгерим Кайржановна
магистр техн. наук, ассистент
Кокшетауский государственный университет им. Ш. Уалиханова
г. Кокшетау, Республика Казахстан
Ешетов Сунгат Алтайевич
ассистент, соискатель
Казахский агротехнический университет им. С. Сейфуллина
г. Нур-Султан, Республика Казахстан

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ И АНАЛОГОВЫЕ ТАРИФЫ ПО МИРУ И ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Аннотация*: в статье рассмотрены особенности тарифной системы грузоперевозок, которая должна правильно отображать в стоимостной форме затраты на перевозки и гарантировать при нормальной организации перевозочного процесса и выполнении плана перевозок рентабельную работу железных дорог. Вместе с тем, повышая и понижая тарифы, государство может в плановом порядке поощрять или сдерживать те или иные перевозки, способствовать правильному распределению грузооборота между отдельными видами транспорта.*

Ключевые слова*: тарифная система, грузоперевозки, ПО рачсета тарифов.*

Железнодорожными тарифами называют платы и сборы, взимаемые за перевозки, а также правила их исчисления. Данное определение учитывает технологический аспект – роль тарифов как своеобразного инструмента, используемого для взаимных расчетов дорог, отправителей и получателей грузов за их пе-

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

ревозки. Грузовые тарифы на железных дорогах СНГ – государственные плановые цены за перевозки грузов. Это определение характеризует экономическую природу тарифов. При установлении их уровня за основу принимают себестоимость перевозок отдельных грузов. Общий уровень грузовых тарифов на железнодорожном транспорте устанавливается так, чтобы доходы от перевозок обеспечивали:

– возмещение расходов дорог на перевозку грузов, включая амортизацию основных средств;

– плановые накопления для финансирования капитальных вложений в новое строительство, реконструкцию железнодорожного хозяйства и приобретение подвижного состава;

– возмещение получаемых АО НК «КТЖ» из бюджета средств на подготовку кадров, прирост норматива оборотных средств и содержание управленческого аппарата.

Грузовые тарифы построены в форме расчетных таблиц (схем), в которых даны готовые платы и ставки, исчисленные по поясам расстояний за перевозку грузов.

В схемной системе провозную плату определяют умножением тарифной ставки (за 1 ткм, 1 вагоно-км, 1 осе-км) на расстояние перевозки. Внутренняя структура действующих грузовых тарифов схемная: для установленных групп грузов определены зависимости тарифных ставок от расстояний перевозки. Для облегчения расчета провозных платежей составлены специальные таблицы, в которых для классификационных групп грузов приведены фиксированные значения провозных плат за определенные расстояния перевозки с вагона или тонны.

На железнодорожном транспорте различия в затратах по дорогам, отделениям, участкам и направлениям в грузовых тарифах не учитываются, так как это весьма усложнило бы тарифные расчеты по железным дорогам с грузовладельцами. Перевозки грузов по железным дорогам отличаются большой дальностью,

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

многие грузы следуют по двум, трем и более дорогам, образуют мощные транзитные потоки. Кроме того, расчет себестоимости по отдельным дорогам, линиям, участкам является делом сложным.

Определение себестоимости для тарифных целей имеет свои особенности. Раздельно рассчитываются себестоимость *С* начально-конечных операций и себестоимость передвижения:

$$C_{ПЕР.} = C_{НК} + C_{ПЕРЕД.}, \quad (1)$$

где $C_{ПЕР.}$ – себестоимость перевозок 10 ткм;

$C_{НК}$ – себестоимость начально-конечных операций в расчете на 10 ткм;

$C_{ПЕРЕД.}$ – себестоимость передвижения в расчете на 10 ткм.

Раздельный расчет себестоимости начально-конечных операций и передвижения необходим для последующего определения уровня тарифов при различных расстояниях перевозок и других тарифных расчетов.

Себестоимость перевозок разных грузов неодинакова. Это объясняется различием условий, необходимых для осуществления перевозок разных грузов. Такие грузы, как каменный уголь, черные металлы, массовые минеральные стройматериалы, перевозятся в отдельных вагонах, сохранность их мало связана с условиями погоды, погрузка и выгрузка механизированы, грузоподъемность и вместимость вагона используются полностью. Различные промышленные изделия, многие виды продукции сельского хозяйства требуют крытых вагонов, грузоподъемность часто недоиспользуется, механизация грузовых работ затруднена. Вследствие различий в величине себестоимости перевозок разных грузов должны предусматриваться различия и в уровне тарифных ставок.

Себестоимость перевозок 10 ткм одного и того же груза при следовании на разные расстояния также неодинакова. Это различие объясняется тем, что в суммарных затратах на перевозки затраты на начально-конечные операции $C_{НК}$ носят разовый характер и не зависят от расстояния (формирования и расформиро-

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

вания поездов, подача и уборка вагонов на пути, погрузки и выгрузки, оформление перевозок). Сумма затрат на начально-конечные операции распределяется на все расстояние следования груза: чем дальше следует груз, тем меньше будет доля этих затрат на единицу перевозок, т.е. на 10 ткм. В то же время затраты по передвижению $C_{ПЕРЕД.}$ меняются пропорционально пройденному расстоянию. Чем дальше следует груз, тем больше суммарная величина этих затрат при неизменной величине их на 10 ткм. Себестоимость 10 ткм можно представить в виде формулы:

$$C_{ПЕР.} = C_{ПЕРЕД.} + \frac{C_{НХ}}{l}, \qquad (2)$$

где $C_{НХ}$ – себестоимость начально-конечных операций на 10 т;

l – дальность следования груза, км;

$C_{ПЕРЕД.}$ – себестоимость передвижения в расчете на 10 ткм.

Следовательно, полная себестоимость перевозок 10 ткм меняется по мере изменения расстояния следования груза (т.к. ставка по начальной и конечной операциям уменьшается по мере роста расстояния), а это вызывает изменения в уровне тарифов.

Уровень тарифов определяется величиной тарифной ставки – основного параметра тарифной системы – и в среднем должен обеспечивать доходы, которые бы возмещали эксплуатационные расходы дорог и обеспечивали прибыль. Изменение тарифных ставок при перевозке одинаковых грузов на разные расстояния называется дифференциацией тарифов по расстоянию.

Грузовые тарифы дифференцированы по расстояниям и скорости перевозки, роду отправок, типам используемого подвижного состава и роду грузов. Дифференцирование по роду грузов объясняется неодинаковой загрузкой вагонов ими, что определяет стоимость движенческой операции, и различным характером, а значит, стоимостью выполнения начальных и конечных операций.

Вследствие того что себестоимость перевозки отдельных грузов различна, поскольку неодинаково используется грузоподъемность и вместимость вагонов

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

и отдельные грузы требуют соблюдения особых условий перевозки, предусматриваются различия и в уровне тарифных ставок.

Тарифы могут иметь одноставочную и двухставочную форму. При одноставочной форме тарифная ставка нераздельно включает плату за начальную, конечную операции и одна за передвижение. С 1974 года были введены двухставочные тарифы. При двухставочной форме ставки за начальную и конечную операции и за передвижение установлены раздельно.

Двухставочная тарифная плата складывается из двух составляющих величин

$T_{пп.} = a + b \cdot l$, (3)

где a – тарифная ставка за начально-конечные операции за 10 т;

b – тарифная ставка за передвижение на 10 ткм;

l – расстояние перевозки.

Аналоговые рачетные программы по миру.

MERITS (комплексное хранилище расписания Восточно-Западных железных дорог) – это единая база данных, содержащая данные о расписании 32 железнодорожных компаний, которая интегрируется и воспроизводится ежемесячно. Программа MERITS предназначена для того, чтобы каждая железнодорожная компания имела быстрый доступ ко всем данным, которые ей необходимы для составления расписаний, и работала с одним единственным источником данных, тем самым избавляясь от большого числа многосторонних обменов.

MERITS – это не приложение для широкой публики, а инструмент, разработанный для железнодорожных компаний, которые сами решают, каким образом их информационные и распределительные каналы предоставляются на основе их собственной коммерческой политики.

EDIFACT – это единственный формат, используемый для подачи и извлечения данных (сообщения SKDUPD и TSDUPD). Интерфейсное программное обеспечение доступно для преобразования проприетарных форматов в EDIFACT и обратно.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

На сегодняшний день база данных содержит 350 000 различных расписаний. Расписание соответствует 1 или нескольким поездам в зависимости от графика работы за соответствующий период. MERITS представляет собой первый этап в создании многократной железнодорожной базы данных, доступной железнодорожным компаниям.

RIC был соглашением об обмене и использовании вагонов в международных перевозках с 1922 года.

В 2014 году он был заключен в многосторонний договор между подписавшими сторонами. RIC был адаптирован к текущей ситуации в Европе, содержащей измененную структуру, деятельность и обязанности различных вовлеченных сторон.

Он применяется между RU и хранителями для взаимного использования автобусов, используемых в международных пассажирских перевозках. Учитывая характер пассажирских транспортных услуг, те, которые предлагают международные перевозки, зависят от сотрудничества между последовательными перевозчиками RU, в частности для автобусов, используемых для пассажирских перевозок.

С момента своего создания эти правила содержат много существенных и необходимых поправок для постоянного развития отрасли железных дорог.

RIC управляется Специальной группой и ее Бюро, которое является частью UIC.

АО «КТЖ – Грузовые перевозки» было создано в июне 2016 года в результате реализации проекта по поэтапному переходу к целевой организационной структуре в рамках Программы трансформации бизнеса. Данный проект позволил оптимизировать ряд дочерних организаций АО «НК «КТЖ».

В структуре АО «КТЖ – Грузовые перевозки» имеется филиальная сеть, сформированная из отделений дорог и локомотивных депо, осуществляющих обслуживание клиентов по сети железных дорог Казахстана и предоставляющая полный комплекс услуг по транспортировке грузов.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Постановлением правительства РК от 29 сентября 2017 года АО «КТЖ – Грузовые перевозки» присвоен статус национального перевозчика грузов. Согласно Закону «О железнодорожном транспорте» перед национальным перевозчиком стоят следующие задачи: выполнение воинских и специальных перевозок, плана формирования поездов. Получение такого статуса [4]:

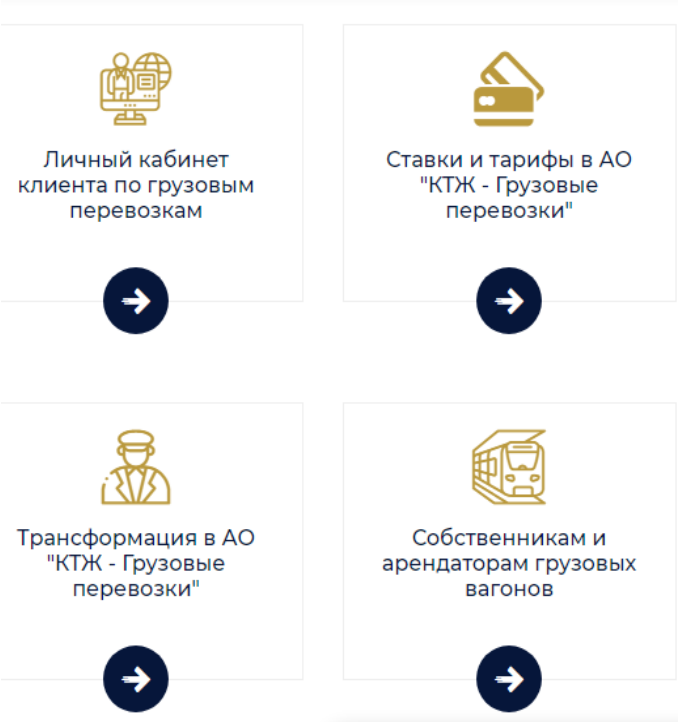

Рис. 1. КТЖ грузовые перевозки

Рис. 2. Программа расчетов СНГ

Программа расчета провозной платы Rail-Тариф – современная перспективная разработка для специалистов по логистике, грузовладельцев, экспедиторов,

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

компаний-операторов, предприятий, пользующихся услугами железной дороги, и сотрудников железнодорожного транспорта. Программа является удобным инструментом расчетов железнодорожной провозной платы как по территории России, так и по странам СНГ и Балтии. Rail-Тариф имеет следующие реализованные возможности. Расчет провозной платы:

– за внутрироссийские (а также через порты России) и экспортно-импортные (раздел 15) перевозки грузов по Прейскуранту 10–01;

– внутренние и экспортно-импортные перевозки по территории Казахстана на основе Казахского прейскуранта 10–01 и Казахского экспортно-импортного тарифа;

– экспортно-импортные и транзитные перевозки по территории стран СНГ и Эстонии.

Список литературы

1. Транспортные тарифы: учеб. пособие для вузов ж.-д. трансп. / А.П. Абрамов, В.А. Дмитриев, А.В. Крейнин; под ред. В.А. Дмитриева. – М.: Транспорт, 1998. – 232 с.

2. Организация грузовой и коммерческой работы на железнодорожном транспорте / А.Т. Дерибас, А.А. Смехов. – М.: Транспорт, 1990.

3. Электронный учебник по дисциплине «Грузовые тарифы» / Б.Р. Жандыбаев. – Караганда: КарГТУ, 2005.

4. АО «КТЖ – грузовые перевозки» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ktzh-gp.kz/ru/index.php

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)