

РОСЖЕЛДОР

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Ростовский государственный университет путей сообщения»
(ФГБОУ ВО РГУПС)**

Н.М. Магомедова, Е.В. Пасечная, А.Г. Кулькин

ТАРИФЫ И ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Учебно-методическое пособие

Ростов-на-Дону
2016

УДК 656.2.003 (07) + 06

Рецензент – кандидат технических наук, профессор В.Н. Зубков

Магомедова, Н.М.

Тарифы и тарифная политика: учебно-методическое пособие / Н.М. Магомедова, Е.В. Пасечная, А.Г. Кулькин; ФГБОУ ВО РГУПС. – Ростов н/Д, 2016. – 18 с. – Библиогр.: с. 17.

Изложены основные положения по расчету тарифа в международных сообщениях. Предназначено для студентов, изучающих дисциплину «Условия перевозок и тарифы в международных сообщениях».

Одобрено к изданию кафедрой «Станции и грузовая работа».

© Магомедова Н.М., Пасечная Е.В.,
Кулькин А.Г., 2016
© ФГБОУ ВО РГУПС, 2016

Содержание

| | |
|---|----|
| 1 Сфера применения тарифа, публикация, язык тарифа и тарифная валюта | 4 |
| 2 Особые тарифные правила | 5 |
| 3 Основные положения исчисления платы за перевозку грузов | 9 |
| 4 Порядок исчисления провозных платежей за повагонные и мелкие отправки | 11 |
| 5 Порядок согласования (сквозных ставок за перевозку грузов по железным дорогам – участницам тарифного соглашения) | 12 |
| 6 Сроки доставки грузов | 12 |
| 7 Ответственность железных дорог | 14 |
| 8 Порядок заключения договора перевозки | 15 |
| 9 Порядок расчета ставок за транзитные грузы из третьих стран в третьи | 15 |
| Библиографический список | 17 |

1 СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ ТАРИФА, ПУБЛИКАЦИЯ, ЯЗЫК ТАРИФА И ТАРИФНАЯ ВАЛЮТА

1.1 Сфера применения тарифа

Тариф применяется к отправлениям грузов, перевозимых транзитом по железным дорогам – участницам тарифа на основе соглашения (СМГС), единых правовых предписаний для договора о международной перевозке грузов по железным дорогам или другого международного транспортного права, если перевозки осуществляются:

- между странами, железные дороги которых участвуют в тарифе;
- между странами, железные дороги которых участвуют в тарифе с одной стороны и странами, железные дороги которых не участвуют в тарифе и не являются участниками единого транзитного тарифа (ЕТТ) с другой стороны;
- в сообщении с Монголией тарифы применяются только для перевозки крупнотоннажных контейнеров;
- тариф применяется также при перевозках грузов через припортовые станции железных дорог участниц тарифа, по которым груз следует транзитом;
- тариф применяется только при перевозке грузов через пограничные и припортовые станции в транзитных направлениях;
- тариф применяется независимо от записи, сделанной отправителем в накладной.

1.1.1 Публикация тарифа

Извещение о введении в действие, а также изменений тарифа публикуется в официальных изданиях.

1.1.2 Язык тарифа

- 1) Тариф составлен на русском языке; в странах, железные дороги которых являются его участниками, тариф публикуется на официальных языках данной страны;
- 2) в случае разного толкования текстов уточнения по тексту производятся на русском языке.

1.1.3 Тарифная валюта

- 1) тарифной валютой является швейцарский франк;
- 2) взыскания с отправителя или получателя платы за перевозку и дополнительных сборов предусматривается тарифом в швейцарских франках и производится в порядке, установленном в данной стране;
- 3) сборы и другие платежи, не предусмотренные тарифом, возникшие на транзитных железных дорогах, в том числе на пограничных и припортовых станциях, исчисляются по внутренним правилам и тарифам данной страны и указываются в перевозочных документах в швейцарских франках после пересчета национальной валюты в швейцарские франки, если этого требует положение применяемого международного транспортного права.

Участниками тарифного соглашения являются железные дороги государств: Азербайджанской Республики, Республики Армения (АРМ), Республики

Беларусь (БЧ), Грузии (Гр), Республики Казахстан (КЗХ), Кыргызской Республики (КРГ), Республики Молдова (ЧФМ), Российской Федерации (РЖД), Республики Таджикистан (ТДЖ), Туркменистана (ТРК), Узбекистана (УТИ), Украины (УЗ), Эстонской Республики (ЭВР).

2 ОСОБЫЕ ТАРИФНЫЕ ПРАВИЛА

2.1 Подвижной состав на своих осях

Плата за перевозку подвижного состава на своих осях (вагоны, локомотивы, железнодорожные краны и т.д.), не принадлежащего железной дороге и не включенного в наличие их подвижного состава, исчисляется по общим правилам, действующим для повагонных отправок. Таким образом, провозная плата понижается на 50 %. Каждая единица подвижного состава считается отдельной отправкой, а собственная масса этой единицы – массой отправки. Перевозимые на подвижном составе тележки или колесные пары, запасные части, детали, предметы оборудования, принадлежащие подвижному составу или необходимые в пути, считаются при исчислении платы за перевозку составной частью подвижного состава, а их масса прибавляется к массе подвижного состава. Плата за перевозку подвижного состава, загруженного другими грузами, исчисляется отдельно за подвижной состав, а за погруженный на нем груз по ставкам, отвечающим сумме массы подвижного состава и массе погруженного груза.

2.2 Негабаритные грузы

Плата за перевозки грузов, превышающих габарит погрузки на транзитных железных дорогах, исчисляется по общим правилам, действующим для повагонных отправок, и в зависимости от степени негабаритности повышается на 100 %. Конкретный процент повышения оплаты устанавливается каждой транзитной железной дорогой в рамках согласования условий перевозок. Таким образом устанавливается дополнительный сбор за перегрузку. Если негабаритный груз перевозится на транзитных железных дорогах не кратчайшим, круглым путем, то плата за перевозку исчисляется за действительно пройденное расстояние при условии, что перевозка груза круглым путем была согласована с отправителем и этот круглый путь указан в накладной.

2.3 Длинномерные грузы

Плата за перевозку по одной накладной длинномерных грузов, погруженных на два или более вагонов, исчисляется для каждого вагона отдельно, по общим правилам, действующим для повагонных отправок. Общая масса отправки делится поровну на количество вагонов. Если длинномерный груз погружен на два вагона-платформы, является прочно (постоянно) сцепленной единицей и имеет один номер, то плата за перевозку исчисляется как за перевозку груза в одном вагоне.

2.4 Автомобили в двухъярусных вагонах

Плата за перевозку автомобилей в 2-ярусных и сочлененных вагонах исчисляется по общим правилам, действующим для повагонных отправок.

2.5 Скоропортящиеся грузы

Плата за перевозку скоропортящихся грузов в вагонах-ледниках и в вагонах с машинным охлаждением исчисляется по общим правилам, действующим для повагонных отправок. Плата за перевозку вагонов с холодильными установками без мест для погрузки, включенных в состав поезда с машинным охлаждением, за перевозку вагона для технического персонала и за его проезд, а также за перевозку поезда с машинным охлаждением в порожнем состоянии после выгрузки и под погрузку не взимается.

2.6 Покойники

Плата за перевозку гробов с покойниками исчисляется по правилам и ставкам МТТ (международный транзитный тариф) со скидкой 90 %.

2.7 Проезд проводников, сопровождающих груз

Плата за проезд рассчитывается по ставке 7,34 швейцарского франка за каждые начатые 100 километров, за фактическое число едущих.

При проезде проводников в отдельном вагоне дополнительно взимается плата за пробег вагонов:

- 0,06 швейцарского франка за 1 осе/км, с применением коэффициента 1,15 (кроме проезда в собственных или арендованных вагонах);
- 0,18 швейцарского франка за 1 осе/км собственных или арендованных пассажирских вагонов независимо от его типа и класса.

Плата за проезд проводников, следующих совместно с домашними вещами в крытом вагоне с грузовой скоростью, исчисляется в размере 7,34 швейцарского франка за каждые начатые 100 км за фактическое число едущих со скидкой 90 %.

2.8 Массовые грузы

Для массовых грузов позиций 3105.20, 3105.51, 3105.90, 3105.59, 3105.60 к ставкам дополнительно применяется коэффициент 0,9:

- 2505.00 – песок природный;
- 2508.00 – глины, суглинок;
- 2517.00 – гравий, кремний, камень раздробленный;
- 2601.00 – руды железные;
- 2602.00 – руды марганцевые;
- 2606.00 – руды алюминиевые;
- 2701.00 – уголь каменный; 2702.00 – уголь бурый; 2703.00 – торф; 2704.00 – кокс;
- 2708.00 – лес минеральный, кокс пековый;
- 2713.00 – кокс нефтяной, битум нефтяной, остатки нефти и масел;
- 3102.00 – удобрения азотные, минеральные и химические;
- 3103.00 – удобрения фосфатные, минеральные и химические;
- 3104.00 – удобрения калийные, минеральные и химические;
- 4403.00 – древесина, не обработанная для БЧ и РЖД;
- 4404.00 – лес крепежный;
- 4401.00 – дрова, опилки, отходы древесины;
- 4403.00 – древесина необработанная (кроме БЧ и РЖД).

2.9 Приватные (собственные) грузовые вагоны

Приватными грузовыми вагонами считаются вагоны, принадлежащие физическому или юридическому лицу (кроме железной дороги) на правах собственности и приписанные к одной железной дороге. Ставки на перевозки грузов в частных вагонах рассчитываются с применением коэффициента 0,85, а ставки и плата за перевозку частных и арендованных вагонов в порожнем состоянии по полным перевозочным документам (возврат из-под выгрузки, подсылка под погрузку) по ж.-д. участницам тарифного соглашения исчисляются по ставке 0,06 швейцарского франка за 1 осе-км.

2.10 Контрейлерные отправки

Контрейлерной отправкой считается предъявляемый для перевозки по одной накладной груженный автопоезд (погруженный на один или два вагона), автомобиль, прицеп, полуприцеп или съемный автокузов, автопоезд как в порожнем, так и в груженом состоянии до или после его использования для перевозки.

Плата за перевозку рассчитывается за каждый вагон отдельно по ставкам МТТ для весовой категории 10 тонн независимо от фактической массы и степени негабаритности.

Плата за перевозку в порожнем состоянии рассчитывается в отдельности за каждый вагон по ставкам МТТ, весовая категория 10 тонн за расчетную массу отправки 7 тонн.

2.11 Контейнерные отправки

2.11.1 Универсальные контейнеры (кроме собственных)

При перевозке груза от одного грузоотправителя одному грузополучателю отправки, состоящей из грузов разных наименований, в том числе требующих увеличения тарифов (опасные грузы, цветные металлы, изделия из них), проверяется плата, определяемая по ставке для универсального контейнера соответственно увеличением доли тарифа, приходящейся на груз, требующей увеличения тарифа, а доля тарифа, требующая увеличения пропорциональна массе груза в общей массе груза в контейнере.

Коэффициент – 2.

2.11.2 Универсальные контейнеры собственные

Собственными (частными) являются контейнеры, не принадлежащие железным дорогам государств – участников СНГ, Латвийской Республике, Литовской Республике, Эстонской Республике и имеющие маркировочный код, соответствующий принятой системе нумерации или международному стандарту.

В случае отсутствия в графе «Владелец и номер» накладной соответствующей международному сообщению надлежащей отметки или наличия отметки, не позволяющей определить принадлежность контейнера, она определяется по запросу в автоматизированный банк данных парка контейнеров (АБД ПК).

Коэффициент – 0,85 для груженых, 0,5 – для порожних.

2.11.3 Специализированные контейнеры

Груженые танк-контейнеры – ставки как для универсальных с коэффициентом 1,4. Ставки на перевозку груженых рефконтейнеров – как для универсальных с коэффициентом 1,35. Если порожние собственные рефконтейнеры – ставка как за груженые с коэффициентом 0,5.

2.12 Транспортная тара

Плата за перевозку в транспортной таре определяется по общим правилам тарифной политики как для повагонных и мелких отправок в универсальном подвижном составе за расчетную массу отправки, включающую массу груза и массу тары.

Аналогично определяется плата для транспортной тары в порожнем состоянии.

2.13 Опасные грузы

Плата за перевозку грузов определяется:

– при перевозке в подвижном составе (кроме цистерн и бункерных полувагонов и контейнеров (кроме танк-контейнеров и спец)) берется по ставкам МТТ увеличением в два раза за расчетную массу отправки, определенную в соответствии с МТТ;

– при перевозке в цистернах и бункерных полувагонах – по ставкам тарифной политики с увеличением в 2 раза за расчетную массу отправки;

– аналогично при перевозке в танк-контейнерах и специализированных контейнерах.

2.14 Мелкие отправки

Плата за перевозку определяется при массе отправки:

– до 3300 кг включительно – умножение ставок МТТ для мелких отправок на расчетную массу отправки;

– свыше 3300-8300 кг умножения ставки МТТ для весовой категории 5 тонн на расчетную массу отправки;

– свыше 8300 кг – по правилам тарифной политики для повагонной отправки в универсальном подвижном составе.

2.15 Повагонная отправка, состоящая из грузов разных наименований по одной накладной

При предъявлении к перевозке сборной отправки грузоотправитель обязан указать в накладной массу груза каждого наименования отдельно. При перевозке сборной отправки провозная плата рассчитывается отдельно для каждого наименования по ставке весовой категории соответственно суммарной массе отправки. В случае, если масса груза каждого наименования не указана отдельно, расчет провозных платежей производится по ставкам груза, перевозимого по наивысшему тарифу для РЖД с применением соответствующего коэффициента.

2.16 Перевозка грузов в вагонах, оснащенных съемным и несъемным оборудованием

Исчисляется за расчетную массу отправки, включающую массу груза и массу дополнительного оборудования. Возврат съемного оборудования, в том числе многооборотных средств пакетирования, осуществляется без взыскания провозных платежей (это касается дорог – участниц тарифного соглашения). Провозные платежи за возврат собственных вагонов, оснащенных дополнительным оборудованием, рассчитываются по ставке 0,07 швейцарского франка за один осе-километр.

2.17 Перевозки грузов с отдельным локомотивом

Ставки на перевозку грузов согласовываются в каждом конкретном случае с администрациями железных дорог – участниц тарифного соглашения. Если перевозка осуществлена без согласования тарифа, то провозная плата взимается в размере, начисленном железной дорогой, по РЖД и УЗ плата исчисляется по внутренним правилам и ставкам.

3 ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ИСЧИСЛЕНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ

3.1 Основы исчисления платы за перевозку грузов

В основу исчисления платы за перевозку принимаем следующее:

- 1) Наименование груза;
- 2) Тарифное транзитное расстояние;
- 3) Вид отправки;
- 4) Скорость перевозки;
- 5) Масса отправки;
- 6) Категория КТ контейнеров;
- 7) Прочие условия, предусмотренные тарифом.

3.2 Номенклатура грузов

1) Для настоящего тарифа применяется гармонизированная номенклатура грузов (ГНГ), которая издается отдельно.

2) Отправитель указывает в накладной наименование и код груза в соответствии с ГНГ или алфавитным списком ГНГ.

3.3 Тарифные расстояния

Провозные платежи исчисляются отдельно для каждой из участвующих в перевозке транзитных железных дорог за тарифные расстояния.

3.4 Вид отправки и скорость перевозки

1) Грузы, принятые к перевозке по одной накладной, считаются одной отправкой. При исчислении провозных платежей по настоящему тарифу различаются:

- Повагонные отправки;
- Мелкие отправки;
- Отправки КТ контейнеров.

2) Отправки малой и большой скоростью.

Если по данным и отметкам, указанным в накладной, невозможно определить является ли данная отправка мелкой или же повагонной, а перевозка ее осуществляется в отдельном вагоне, то такая отправка считается повагонной.

3) Платежи за перевозку грузов маршрутом или группой вагонов маршрутом по одной накладной исчисляются отдельно для каждого вагона как за повагонную отправление.

3.5 Масса отправки

Если в настоящем тарифе не указанного иного в массу отправки, включается масса груза, тары, а также масса принадлежащих грузу перевозочных приспособлений и защитных средств от влияния тепла и холода (действительная масса).

Применяется для исчисления плата за перевозку и дополнительные сборы, масса повагонных и мелких отправок округляется до полных 100 кг (расчетная масса).

3.6 Округление провозных платежей

При исчислении провозных плат окончательно начисленная сумма округляется до полных сантимов, при этом полсантима и более принимаются за целый, если менее полсантима – отбрасываются.

3.7 Взимание провозных платежей

Если в тарифе не указано иного, плата за перевозку и дополнительные сборы, исчисляемые по настоящему тарифу, могут оплачиваться отправителем на станции отправления или получателем на станции назначения в соответствии с положениями действующего в данном сообщении международного транспортного права.

Допускается оплата провозных платежей и дополнительных сборов по транзитным железным дорогам – участницам настоящего тарифа через экспедиторские организации, имеющие договор с соответствующей транзитной железной дорогой.

В этом случае отправителем на станции отправления в графе 20 накладной СМГС делается отметка, содержащая сокращенное наименование каждой транзитной железной дороги, за которую осуществляется оплата, наименование экспедиторской организации, через которую осуществляется оплата перевозки по данной дороге, и присвоенный ей код плательщика по этой транзитной железной дороге.

3.8 Отправки большой скоростью

Плата за перевозку грузов большой скоростью исчисляется по правилам, действующим для отправок малой скоростью и повышается на 50 %.

При перевозке грузов пассажирской скоростью (повагонными отправлениями и в контейнерах, в пассажирских вагонах) плата исчисляется по общим правилам и повышается на 100 %.

4 ПОРЯДОК ИСЧИСЛЕНИЯ ПРОВОЗНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ЗА ПОВАГОННЫЕ И МЕЛКИЕ ОТПРАВКИ

4.1 Повагонные отправки малой скоростью

Плата за перевозку грузов повагонными отправлениями малой скоростью исчисляется отдельно для каждой транзитной железной дорогой умножением тарифной ставки для соответствующей весовой категории повагонных отправок на число сотен килограммов расчетной массы отправки по следующим правилам:

- К отправке, которая меньше 5000 килограммов, применяется ставка для весовой категории 5 тонн за массу 5000 килограмм;
- От 5000 до 9900 килограммов ставка применяется весовой категории 5 тонн, а плата исчисляется по ставке для весовой категории 10 тонн за массу 10000 килограмм, если в этом случае плата окажется ниже;
- От 10000 до 14900 – весовая категория 10 тонн, плата исчисляется по ставке для категории 10 тонн за массу 15000 тонн;
- 15000-19900 – категория 15 тонн, плата исчисляется по ставке для категории 15 тонн за массу 20 тонн;
- 20000-24900 – весовая категория 20 тонн;
- 25000-30000 и выше – весовая категория 25 тонн.

Если груз принадлежит к одной отправке, перегружается по перегрузочной ставке из одного вагона одной ширины колеи, значит в двух и более вагонах другой ширины колеи плата за перевозку по железной дороге после перегрузки исчисляется по ставкам весовой категории соответственно общей массе отправки, указанной в первоначальной накладной.

Если на перегрузочной станции две и более повагонные отправки, следующие в адрес одного получателя на одну станцию назначения, перегруженные из двух и более вагонов одной ширины колеи в вагоны другой ширины, номенклатура за перевозку по железной дороге после перегрузки исчисляется по каждой накладной отдельно, но по весовой категории, соответствующей суммарной массе всей отправки, перегружаемой в один вагон.

4.2 Мелкие отправки малой скоростью

Плата за перевозку исчисляется отдельно для каждой транзитной железной дороги умножением тарифной ставки на число сотен кг расчетной массы отправки, а если плата за перевозку, исчисленная по правилам, действующим для повагонных отправок, окажется ниже, то взимается эта меньшая плата за перевозку.

5 ПОРЯДОК СОГЛАСОВАНИЯ (СКВОЗНЫХ СТАВОК ЗА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ – УЧАСТНИЦАМ ТАРИФНОГО СОГЛАШЕНИЯ)

Сквозные ставки разрабатываются с учетом экономических интересов каждого государства, участвующего в перевозках.

Целью согласования сквозной ставки является обеспечение конкурентоспособности перевозок и привлечение грузопотоков на железные дороги – участницы тарифного соглашения, в том числе за счет переключения с альтернативных направлений и видов транспорта.

На рассмотрение выносятся только запросы, поступившие за подписью руководителей железнодорожных администраций или их заместителей. Кроме конкретной информации о перевозке (маршрут следования, точное наименование груза, гарантируемый объем перевозок в конкретный период времени, загрузка вагона и другие дополнительные данные по отправкам, необходимым для расчета тарифов и себестоимости перевозок), запрос должен содержать экономическое обоснование запрашиваемого уровня тарифа с указанием конкретных цен на продукцию ее цен на рынках сбыта и т.д.

Предложения по уровню сквозной ставки разрабатываются в рамках двухсторонних и многосторонних рабочих групп, действующих на постоянной основе и состоящих из уполномоченных представителей железнодорожных администраций, либо порядком, действующим на данной железнодорожной администрации.

Окончательное согласование уровня сквозных ставок, разрабатываемых в рамках рабочих групп, и их объявление, осуществляемое в соответствии с порядком и в сроки, установленные железнодорожной администрацией каждого государства, уровень сквозных ставок, установленных отдельными железнодорожными администрациями, объявляются либо каждой ж.-д. администрацией в соответствии с внутренними правилами, либо на основании уведомления ж.-д. администрации – управлением делами тарифной политики.

6 СРОКИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Срок доставки определяется исходя из следующих норм:

1) Для грузов большой скоростью:

- срок отправления – одни сутки;
- срок на перевозку грузов мелкой отправкой на каждые начатые 200 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке, – одни сутки;
- срок на перевозку груза повагонной отправкой или отправкой крупнотоннажных контейнеров на каждые начатые 320 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке, – одни сутки;
- срок на перевозку груза повагонной отправкой или отправкой крупнотоннажных контейнеров на каждые начатые 420 тарифных километров, перевозимого с пассажирским поездом, – одни сутки.

2 Для грузов малой скорости:

- срок на отправку – одни сутки;
- срок на перевозку груза мелкой отправкой на каждые начатые 150 тарифных километра в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке, – одни сутки;
- срок на перевозку грузов повагонной отправкой или отправкой крупнотоннажных контейнера на каждые начатые 200 тарифных километров в пределах каждой железной дороги, участвующей в перевозке, – одни сутки.

Срок доставки начинается с 12 часов дня, следующего за днем, в который приняты к перевозке груз и накладная; если груз принят с предварительным до отправления хранением, то срок доставки начинается с 12 часов дня, следующего за днем, в который этот груз назначен к погрузке.

Дата погрузки груза должна быть указана в накладной.

Срок на перевозку груза исчисляется по действительно пройденному расстоянию между станцией отправления и станцией назначения.

Срок доставки изменяется на двое суток:

- 1) При перегрузке груза в вагоны другой ширины колеи.
- 2) При перестановке вагонов на колесные пары другой ширины колеи.
- 3) При паромной переправе вагонов на венгерских железных дорогах при перевозке экспортных и импортных грузов применяются дополнительные сроки доставки, установленные внутренними правилами, действующими на этих железных дорогах.

Срок доставки удлиняется на время:

- 1) Задержки на выполнение таможенных и других правил.
- 2) Перерыва в сообщении, произошедшего не по вине железной дороги и временно препятствующего началу или продолжению перевозки.
- 3) Задержки, произошедшей в результате изменения договора перевозки.
- 4) Задержек на станциях, вызванных поением или выводкой из вагонов живности или ее ветеринарным осмотром.
- 5) Затраченное на выгрузку излишка массы, исправление груза, его тары или упаковки, а также время на перегрузку или исправление погрузки, произведенные по вине отправителя.
- 6) Других задержек, произошедших по вине отправителя или получателя.

О причинах задержки груза, которые дают право железной дороге на удлинение срока доставки, и продолжительности этой задержки железная дорога должна сделать отметку.

Срок доставки считается выполненным, если груз прибыл на станцию назначения до истечения срока доставки и может быть передан в распоряжение получателя, о чем железная дорога уведомляет получателя.

Порядок уведомления определяется внутренними правилами, действующими на железной дороге назначения.

7 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Железная дорога, принявшая груз к перевозке по накладной СМГС, ответственна за выполнение договора перевозки на всем пути следования груза до выдачи его на станцию назначения в случае переотправки груза в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем соглашении, до оформления перевозки по накладной другого соглашения о прямом международном ж.-д. грузовом сообщении.

Железная дорога ответственна за просрочку в доставке груза, за ущерб, возникший вследствие полной или частичной утраты, недостачи, массы, повреждения, порчи или снижения качества груза по другим причинам за время с момента принятия груза к перевозке до выдачи его на станцию назначения в случае переотправки в страны, железные дороги которых не участвуют в настоящем соглашении до оформления перевозки груза по накладной другого соглашения о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении.

Железная дорога несет ответственность за последствия утраты по ее вине сопроводительных документов, приложенных отправителем или таможенным учреждением.

Железная дорога освобождается от ответственности за полную или частичную утрату груза, уменьшение массы, повреждение, порчу или снижение по другим причинам качества груза, принятого к перевозке, если полная или частичная утрата, порча или снижение качества груза произошли по следующим причинам:

- вследствие обстоятельств, которых железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело;
- вследствие ненадлежащего качества груза при его приеме к перевозке или вследствие особых естественных свойств груза, вызванных самовозгоранием, поломку, ржавчину, внутреннюю порчу;
- по вине отправителя или получателя или вследствие их требований;
- по причинам, связанным с погрузкой или выгрузкой груза, если погрузка или выгрузка производилась грузоотправителем или грузополучателем;
- вследствие перевозки на открытом подвижном составе;
- вследствие того, что грузоотправители или грузополучатели или проводники груза не выполнили предписаний;
- вследствие отсутствия у груза тары или упаковки, необходимой для его перевозки;
- вследствие того, что грузоотправитель сдал к перевозке предметы, не допускаемые к перевозке под неправильным, неполным, неточным наименованием;
- вследствие того, что грузоотправитель сдал к перевозке грузы, принимаемые к перевозке на особых условиях под неправильным, неточным, неполным наименованием;
- вследствие убыли массы грузов по причине его особых естественных свойств.

8 ПОРЯДОК ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ

В условиях рыночной экономики взаимоотношения с потребителями транспортных услуг должны строиться на договорных условиях.

Основа работы заказчика это договор, предусматривающий взаимодействие сторон по осуществлению перевозки, определяющий оказание конкретного комплекса услуг, порядок расчетов, ответственность и другие договорные отношения.

Работа с пользователями транспортных услуг на договорных отношениях позволяет улучшить организацию перевозочного процесса, повышает качество обслуживания заказчика, усиливает контроль за выполнением условий перевозок, своевременностью и полнотой построения платежей.

Договора в обязательном порядке заключаются со всеми пользователями транспортных услуг – с юридическими и физическими лицами, предъявляющими грузы к перевозке на условиях, отличающихся от установленных нормативов, действующих на железнодорожном транспорте, но разрешенных Уставом железнодорожного транспорта при заключении договора, в том числе:

- с предприятиями, работающими на подъездных путях (заводы, шахты, нефтебазы);
- с администрациями областей, краев, республик, городов и районов.

8.1 Виды договоров

- договор об организации перевозок грузов;
- договор на оказание транспортных услуг при перевозке грузов;
- договор на информационное обслуживание;
- договор на транспортное обслуживание (субъектами Федерации, администрации);
- договор на предоставление исключительного тарифа и компенсацию потерь дороги.

9 ПОРЯДОК РАСЧЕТА СТАВОК ЗА ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗЫ ИЗ ТРЕТЬИХ СТРАН В ТРЕТЬИ

Плата за транзитные перевозки из третьих стран в третьи, кроме перевозок в Китай, Вьетнам, КНДР, Монголию, исчисляется по правилам МТТ со следующими особенностями:

- при перевозках грузов (кроме опасных) мелкими и повагонными отправлениями в универсальном подвижном составе и контейнерными отправлениями по железным дорогам – участницам тарифного соглашения к тарифным ставкам применяется коэффициент при загрузке вагонов свыше 25 тонн – 0,9;
- при перевозке в специализированном подвижном составе и контейнерными перевозками к тарифным ставкам МТТ не применяется коэффициент (если в вагоне до 25 тонн), если свыше 25 тонн – 0,9;
- при перевозке повагонными отправлениями негабаритных грузов и на транспортерах к ставкам МТТ применяется коэффициент 2;

– при перевозке опасных грузов мелкими, повагонными и контейнерными отправлениями к тарифной ставке МТТ' и плате применяется коэффициент 2.

При перевозке грузов по колее 1435 (по маршрутам Чоп – Дьяково и Ужгород – Дьяково) подвагонными и контейнерными отправлениями плата определяется по ставкам МТТ, а для контейнерных отправок применяется дополнительно коэффициент 0,5.

Контейнеры свыше 45 футов по всем направлениям категории рассматриваются как для 40 футов с коэффициентом 1,45.

Плата за транзитные перевозки в Китай, Вьетнам, КНДР, Монголию исчисляется по правилам ЕТТ со следующими особенностями:

– при перевозке подвагонными отправлениями негабаритных грузов и на транспортерах к плате ЕТТ применяется коэффициент 2;

– при перевозке опасных грузов мелкими, повагонными и контейнерными отправлениями к плате ЕТТ применяется коэффициент 2.

9.1 Порядок расчета и округления базовой ставки

Повагонные отправки. При перевозке груза транзитом из третьих стран в третьи базовая ставка для конкретного транзитного расстояния рассчитывается по формуле:

$$T_{\text{баз}} = T_{\text{МТТ}} \cdot K_{\text{н}} \cdot K_{\text{а}};$$

$$T_{\text{баз}} = T_{\text{ЕТТ}} \cdot K_{\text{з}},$$

где $T_{\text{МТТ}}$ – ставка МТТ для соответствующей весовой категории на соответствующее расстояние, швейцарские франки за одну тонну груза;

$K_{\text{н}}$ – коэффициент направления перевозки;

$K_{\text{з}}$ – коэффициент, применяемый при загрузке вагона свыше 25 тонн, учитывающий принадлежность груза массовым грузам – 0,9;

$T_{\text{ЕТТ}}$ – ставка ЕТТ для соответствующего расстояния, швейцарские франки за одну тонну груза;

$K_{\text{з}}$ – коэффициент, учитывающий загрузку вагона.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ). Тариф 8100. – М., 1996. – 137 с.
- 2 Тарифная политика. – М.: Транспорт, 2007. – 120 с.
- 3 Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС) / Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД): МПС РФ. – М., 1987.

Учебное издание

Магомедова Наталья Мусаевна
Пасечная Елена Валерьевна
Кулькин Александр Георгиевич

ТАРИФЫ И ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Печатается в авторской редакции

Технический редактор М.А. Гончаров

Подписано в печать 29.12.16. Формат 60×84/16.

Бумага газетная. Ризография. Усл. печ. л. 1,16.

Тираж экз. Изд. № 50125. Заказ .

Редакционно-издательский центр ФГБОУ ВО РГУПС.

Адрес университета: 344038, г. Ростов н/Д, пл. Ростовского Стрелкового Полка
Народного Ополчения, д. 2.