

Меры регулирования собственного подвижного состава на инфраструктуре ОАО РЖД

Выдашенко Людмила Александровна

Уральский государственный университет путей сообщения

Доцент кафедры «Станции, узлы и грузовая работа»

Аннотация

В статье рассмотрена проблема занятия инфраструктуры ОАО «РЖД» собственным подвижным составом, не участвующим в перевозочном процессе. Определены способы эффективного нахождения собственного подвижного состава.

Ключевые слова: собственные вагоны, железнодорожный транспорт, инфраструктура ОАО «РЖД», перевозочный процесс, простой вагонов, нормативные акты.

Measures of regulation of own rolling stock on infrastructure of JSC RZHD

Vydashenko Lyudmila Aleksandrovna

Ural State University of Railway Transport

Associate Professor of the Department «Stations, units and cargo work»

Abstract

The article considers the problem of classes of infrastructure JSC «Russian Railways» own rolling stock not involved in the transportation process. The effective location of its own rolling stock.

Keywords: private cars, rail transport, infrastructure JSC «Russian Railways», transportation process, simple cars regulations.

В настоящее время в рамках существующей нормативно-правовой базы обеспечение оптимального использования мощностей инфраструктуры Российских железных дорог реализуется путем согласования между железными дорогами и компаниями-операторами технологических схем организации перевозок грузов с учетом эффективного использования собственного подвижного состава компанией-оператором.

В этих условиях актуальна проблема занятия инфраструктуры собственным подвижным составом, не участвующим в перевозочном процессе. Создается искусственный дефицит провозных мощностей и появляются узкие места на инфраструктуре, но в то же время, появляются новые нормативные акты, которые позволят снизить нагрузку на инфраструктуру и владельцев подъездных путей, оптимизировать работу собственного подвижного состава и повысить эффективность его использования.

В 2015 году вступили в силу поправки в Устав железнодорожного транспорта РФ (УЖТ РФ), изменения касаются собственников подвижного состава. Для них вводится плата за нахождения на путях общего пользования (в том числе в местах общего пользования) порожних и груженых вагонов, контейнеров и другого железнодорожного подвижного состава сверх установленного времени по причинам, не зависящим от владельца инфраструктуры.

Плата взывается за предоставление железнодорожных путей в перевозочном процессе и вносится за время задержки вагона в пути следования (если это привело к нарушению сроков доставки), простоя в ожидании погрузки/выгрузки и подачи/приема, сверхнормативного нахождения вагона под таможенными операциями, а также под операциями по погрузке/выгрузке свыше установленного договорами технологического времени.

Порядок определения платы закреплен в приказе ФСТ № 127-Т/1 от 29.04.2015 г. Факты простоя вагонов сверх нормативного времени должны быть подтверждены актами общей формы ГУ-23.

Так же в 2015 году в ОАО «РЖД» появилось право перемещать вагоны без оформленных документов с припортовой станции на другую станцию, на которой они будут находиться до распоряжения их владельца. Регламентировано это «Правилами перемещения порожних грузовых вагонов» утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации № 1180 от 31 октября 2015 г. Перемещение вагонов оплачивает собственник вагонов. Перевозчик или владелец инфраструктуры должен уведомить об этой мере не менее чем за 12 часов собственника вагонов. Порожние грузовые вагоны, находящиеся на путях припортовых станций без оформленных провозных документов, могут быть перемещены владельцем инфраструктуры или перевозчиком на другую станцию в пределах до 1000 километров от припортовых станций. За операции по перемещению подвижного состава с его собственников взимается плата, согласно ставкам тарифа, на перевозку порожних вагонов.

В нормативной базе были закреплены базовые принципы деятельности при оперировании вагонами, основанные на эффективном использовании путей общего пользования. Так же были введены платы за нахождения не принадлежащих перевозчику вагонов на инфраструктуре вне процесса перевозки, за ненормативный простой вагонов, за неисполнение своевременной уборки с путей общего и не общего пользования порожних вагонов после выгрузки. Решены вопросы правового регулирования взаимоотношений участников перевозочного. Законодательные инициативы позволили снизить нагрузку на инфраструктуру и владельцев подъездных путей, оптимизировать работу собственного подвижного состава и повысить эффективность его использования.

Технология перемещения и размещения на инфраструктуре порожних вагонов регламентируются Правилами перевозок порожних вагонов и договором между ОАО «РЖД» и оператором, владельцем подвижного

состава. Выбор формы Договора определяется ОАО «РЖД» исходя из результатов анализа деятельности оператора, владельца подвижного состава (преддоговорного обследования).

Размещение порожних вагонов операторов, владельцев подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД» может осуществляться только на платной основе, при наличии соответствующего договора.

Под размещением порожних вагонов понимается простой:

- временно не задействованных в перевозочном процессе порожних вагонов на станциях отстоя на основании Договора с ОАО «РЖД» (отстой порожних вагонов);
- после выгрузки в местах общего пользования при отсутствии перевозочных документов на отправление вагонов;
- на станции назначения порожнего вагона после завершения перевозки, при неприёме получателем;
- в пути следования, при неприёме станциями и дорогами назначения по причинам, зависящим от операторов, владельцев и получателей вагонов;
- при накоплении отправительских маршрутов в соответствии с договором с ОАО «РЖД».

Порядок оплаты за размещение порожних вагонов на инфраструктуре ОАО «РЖД» определяется Правилами перевозок порожних вагонов и Договором между ОАО «РЖД» и оператором, владельцем подвижного состава.

Временно не задействованные в перевозках порожние вагоны могут быть направлены оператором, владельцем подвижного состава в отстой на пути общего и необщего пользования.

Порядок и условия нахождения порожних вагонов оператора, владельца подвижного состава в отстое на железнодорожных путях общего пользования регламентируется Распоряжением ОАО «РЖД» от 31 декабря 2015 года № 3220р и договором оператора, владельца подвижного состава с ОАО «РЖД»

Для того, чтобы выяснить и определить на какой основе выгодней предоставлять в пользование инфраструктуру необходимо провести расчет платы за размещение собственных вагонов на путях общего пользования.

Плата взимается, только если сверхнормативное нахождение вагонов на путях общего пользования обусловлено причинами, зависящими от собственников вагонов или грузовладельцев.

Размеры введенных платежей и порядок определения платы закреплены в приказе ФСТ № 127-т/1 от 29.04.2015г.

Плата за нахождение подвижного состава на путях общего пользования ОАО «РЖД» производится в следующих случаях:

- в перевозочном процессе для груженых вагонов;
- вне перевозочного процесса для порожних вагонов.

Время, за которое взимается плата за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава, контейнеров, определяется в соответствии с положениями статей 31, 36, 39 и 44 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации по данным актов общей формы или в соответствии с условиями, определенными по соглашению сторон (только при нахождении вагонов на путях общего пользования, согласованном с «РЖД»).

Исчисление платы в отношении одной единицы подвижного состава (контейнера) производится отдельно по каждому акту общей формы или в соответствии с условиями, определенными по соглашению сторон.

Рассчитаем плату за нахождение вагонов на железнодорожных путях общего пользования рассчитывается по формуле, руб.:

$$П = A \times n \times K_{индекс} \quad (1.1)$$

где A – базовая ставка, соответствующая времени простоя вагона, определяется по таблице № 1 в приказе ФСТ № 127-т/1 от 29.04.2015г, в зависимости от общего время задержки вагонов;

n – количество, простаивающих вагонов, ваг.;

$K_{индекс}$ – коэффициенты индексации тарифов и сборов на железнодорожные перевозки (устанавливается приказом ФАС России № 1687/17 от 18.12.17г. «Об индексации ставок тарифов, сборов и платы за перевозку грузов и услуги по использованию инфраструктуры при перевозках грузов, выполняемые (оказываемые) ОАО «РЖД»);

$K_{инд1}$ – коэффициент индексации, учитывающий размер инфляции,

$$K_{инд1} = 2,159;$$

$K_{инд2}$ – коэффициент, определенный в виде дополнительных целевых надбавок к тарифам, сборам и плат в отношении перевозки грузов и оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при перевозках грузов для финансирования мероприятий по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, установлен приказом ФАС России № 1780/17 от 26.12.17г. «Об индексации ставок тарифов, сборов и платы за перевозку грузов и услуги по использованию инфраструктуры при перевозках грузов, выполняемые (оказываемые) ОАО «РЖД»);

$$K_{инд2} = 1,02;$$

$K_{инд3}$ – коэффициент, определяемый в виде дополнительной целевой надбавки к тарифам, сборам и плате в отношении перевозки грузов и оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при перевозках грузов для финансирования мероприятий по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства. Установлен приказом ФАС России № 1780/17 от 26.12.17г. «Об индексации ставок тарифов, сборов и платы за перевозку

грузов и услуги по использованию инфраструктуры при перевозках грузов, выполняемые (оказываемые) ОАО «РЖД»);

$$K_{индз} = 1,0144;$$

В случае если общее время задержки ($V_{общ}$) свыше 72 часов, необходимо по таблице № 1 (приложение № 1) взять базовую ставку, соответствующую времени простоя вагона – 72 часа, а за оставшиеся часы простоя, за каждый час свыше 72 часа, базовая ставка составит 13.25 руб.

В качестве примера рассмотрим несколько ситуаций нахождения собственных вагонов на инфраструктуре ОАО «РЖД»:

Ситуация №1

Состав в количестве 83 груженных вагонов прибыл на станцию назначения 10.04.2017 г. в 09:35 и в 10:05 (10.04.2017 г.) грузополучатель уведомлен о прибытии в его адрес вагонов. Вагоны простаивали на путях станции по причине занятости путей необщего пользования с 12:05 (10.04.2017 г.) до 23:59 (25.04.2017 г.). Длина вагона по осям сцепления автосцепок менее 19,6 метров.

Определяем время задержки вагона на путях общего пользования.

Вагон простоял с 10.04.2017 г. с 12:05 по 25.04.2017 г. до 23:59.

Время простоя составило:

10.04.2017 г. – 11.55 часа, с 12.04.2017 по 24.24.17 – 336 часов, 25.04.2017 г. – 23.59 часа.

Общее время задержки составило: 11.55 часа + 336 часов + 23.59 часа = 371 час 54 минуты, или по правилам округления времени 372 часа.

Определяем плату за нахождение вагонов на железнодорожных путях общего пользования:

$$П = ((300 \times 13,25) + 632,88) \times 83 \times 2,159 \times 1,02 \times 1,0144 = 854360,78 \text{ (руб.)}$$

Итого провозная плата с учетом НДС составит:

$П = 854360,78 \times 1,18 = 1008145,72$ (руб.) или по правилам округления плата равна 1008146 рублей.

Ситуация №2

Груженные вагоны в количестве 83 простаивали на промежуточной станции, не доходя до конечной с 12 часов 05 минут по 25.04.2017 г. до 23 часов 59 минут по причине занятости путей общего пользования станции и путей необщего пользования предприятия. Длина вагона по осям сцепления автосцепок менее 19,6 метров

Определяем время задержки вагона на путях общего пользования.

Вагон простоял с 10.04.2017 г. с 12:05 по 25.04.2017 г. до 23:59.

Время простоя составило:

10.04.2017 г. – 11.55 часа, с 12.04.2017 по 24.24.17 – 336 часов, 25.04.2017 г. – 23.59 часа.

Общее время задержки составило – 371 час 54 минуты, или по правилам округления времени 372 часа.

Определяем плату за нахождение вагонов на железнодорожных путях общего пользования:

$$П = ((300 \times 14,75) + 740,88) \times 83 \times 2,159 \times 1,02 \times 1,0144 = 957821,23 \text{ (руб.)}$$

Итого провозная плата с учетом НДС составит:

$$П = 957821,23 \times 1,18 = 1130229,05 \text{ (руб.)}$$
 или по правилам округления плата равна 1130229 рублей.

Рассмотрим ситуацию №3

Состав из 83 порожних вагонов, простаивает на путях станции, ввиду отсутствия нового адреса под погрузку. Продолжительность задержки составила 16 суток. Начало задержки доставки груза: 10.04.2017 г. в 12:05. Окончание задержки доставки груза: 25.04.2017 г. в 23:59.

Определяем время задержки вагона на путях общего пользования.

Вагон простоял с 10.04.2017 г. с 12:05 по 25.04.2017 г. до 23:59.

Время простоя составило: 10.04.2017 г. – 11.55 часа, т.е. по правилам округления 1 сутки, с 12.04.17 по 24.24.17 – 336 часов, т.е. 14 суток, 25.04.2017 г. – 23.59 часа, т.е. 1 сутки.

Общее время задержки составило – 16 суток.

Определяем плату за нахождение вагонов на железнодорожных путях общего пользования.

Плата за нахождение вагонов на железнодорожных путях общего пользования рассчитывается по формуле, руб.:

Расчет платы согласно табл. № 3 и с учетом статьи 44 Устава за 16 суток простоя составит:

За 3 суток ставка по таблице № 3 составит 353,58 р.

За 13 суток ставка составит 1 532,18 руб., которые считаем в пятикратном размере, т. е.

$$1\ 532,18 \times 5 = 7\ 660,9 \text{ (руб.)}$$

Тогда плата составит:

$$П = (353,58 + 7\ 660,9) \times 83 \times 2,159 \times 1,02 \times 1,0144 = 1485988,66 \text{ (руб.)}$$

Итого провозная плата с учетом НДС, р.:

$$П = 1485988,66 \times 1,18 = 1753466,62 \text{ (руб.)}$$
 или с округлением до целых рублей плата составит 1753467 рублей.

Рассмотрим ситуацию №4.

Собственник вагонов определил вагоны в отстой на инфраструктуре ОАО РЖД, по причине отсутствия договоров.

Порожние вагоны в количестве 83 простаивали на путях станции с 10.04.2017 г. с 12 часов 05 минут по 25.04.2017 г. до 23 часов 59 минут при оказании услуги по размещению порожних грузовых вагонов на

железнодорожных путях общего пользования (в перевозочном процессе). Услуга предоставлена клиенту в соответствии с договором на отстой вагонов. Вагоны размещены на инфраструктуре ОАО «РЖД».

Определяем время задержки вагона на путях общего пользования.

Вагон простоял с 10.04.2017 г. с 12:05 по 25.04.2017 г. до 23:59.

Время простоя составило:

10.04.2017 г. – 11.55 часа, т.е. по правилам округления 1 сутки, с 12.04.17 по 24.04.17 – 336 часов, т.е. 14 суток, 25.04.2017 г. – 23.59 часа, т.е. 1 сутки. Общее время задержки составило – 16 суток.

Определяем плату за нахождение вагонов на железнодорожных путях общего пользования по формуле, руб.:

$$П = 1471,04 \times 83 \times 2,159 \times 1,02 \times 1,0144 = 272749,92 \text{ (руб.)}$$

Итого провозная плата с учетом НДС составит:

$П = 272749,92 \times 1,18 = 321844,9$ рублей, или по правилам округления плата равна 321845 рублей.

В результате произведенных расчетов плата за нахождение собственного подвижного состава в количестве 83 вагонов на железнодорожных путях общего пользования составит:

- в перевозочном процессе в случае ожидания приема на места необщего пользования – 1008146 рублей;

- в случае бросания состава в перевозочном процессе из-за неприема станцией назначения, если такая задержка привела к нарушению сроков доставки - 1130229 рублей;

- вне перевозочного процесса в ожидании новой погрузки – 1753467 рублей;

- при заключении договора на оказание услуг по временному размещению собственных порожних вагонов с ОАО «РЖД» клиент заплатит сумму в размере 321845 рублей.

Исходя из проведенных расчетов может показаться: плата в первых трех вариантах выше, что должно быть выгодней перевозчику. Однако, в этом случае перевозчик несет убытки, связанные с неэффективным использованием инфраструктуры, не обеспечивает перевозки порожних вагонов в соответствии с установленными сроками доставки и их своевременную подачу под погрузку.

Следовательно, самой эффективной мерой регулирования профицита собственного подвижного состава является заключение с собственником договора на оказание услуг по временному размещению порожних вагонов. Со стороны клиента – оптимальная плата, со стороны перевозчика – сумма, которая окупает затраты, а также гарантирована к выплате по условию договоров.

Библиографический список

1. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации:

- Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 18.07.2017 г. ФЗ-№177).
2. Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом. Сборник – книга 1. М. : Юртранс, 2003. 708 с.
 3. Приказ ФСТ РФ от 29 апреля 2015, №127 «Об утверждении платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава и правил ее применения (Тарифное руководство), а также о внесении изменений и дополнений в Правила применения ставок платы за пользование вагонами федерального железнодорожного транспорта (Тарифное руководство № 2), утвержденные постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 19 июня 2002 года М35/12»
 4. Постановление Правительство Российской Федерации от 31 октября 2015 года № 1180 «Об утверждении Правил перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте».
 5. Приказ Федеральной антимонопольной службы РФ № 1687/17 от 18.12.17г. «Об индексации ставок тарифов, сборов и платы за перевозку грузов и услуги по использованию инфраструктуры при перевозках грузов, выполняемые (оказываемые) ОАО «Российские железные дороги»
 6. Приказ Федеральной антимонопольной службы РФ № 1780/17 от 26.12.17г. «Об индексации ставок тарифов, сборов и платы за перевозку грузов и услуги по использованию инфраструктуры при перевозках грузов, выполняемые (оказываемые) ОАО «Российские железные дороги»