Barbara KOS

TOWAROWE TARYFY KOLEJOWE OBOWIĄZUJĄCE AKTUALNIE W KOMUNIKACJI MIĘDZYNARODOWEJ Z POLSKĄ

W międzynarodowym przewozie towarów kolejami mogą mieć zastosowanie taryfy krajowe poszczególnych państw, przez które odbywa się przewóz lub taryfy międzynarodowe. Przez krajową taryfę należy rozumieć taryfę ustaloną i wprowadzoną w życie przez odpowiednie władze administracyjne danego państwa, które również mogą ją zmienić lub uchylić. Taryfa taka ma moc obowiązującą tylko na terenie tego państwa. Natomiast przez taryfę międzynarodową należy uważać taką taryfę, która została opracowana i wprowadzona w życie na podstawie porozumienia co najmniej dwóch państw lub zarządów kolejowych tych państw i której zmiana lub uchylenie możliwe jest wyłącznie również na mocy odpowiedniego porozumienia międzynarodowego.

Obecnie na liniach kolejowych polskich obowiązują następujące taryfy tranzytowe:

- jednolita taryfa tranzytowa - ETT,
- międzynarodowa kolejowa taryfa tranzytowa - MTT,
- towarowa taryfa tranzytowa PKP - TTT.

Taryfy ETT i MTT są taryfami międzynarodowymi, wprowadzonymi w życie na mocy porozumienia międzynarodowego (Umowa SMGS), natomiast taryfa TTT ma charakter taryfy krajowej, wprowadzona bowiem w życie została na mocy krajowego aktu prawnego.

Innym przykładem taryf międzynarodowych są taryfy związkowe, ustalane przez co najmniej dwa zarządy kolejowe, które łączą się w tym celu w tzw. związek taryfowy. Taryfa związkowa umożliwia ustalenie opłat za przewóz towaru na całej drodze przewozu oraz zawiera warunki taryfowe dla całego obszaru jej zastosowania.

Polskie koleje stosują obecnie cztery taryfy związkowe:

- polsko-szwajcarską taryfę węglową,
- polsko-jugosłowiańską kolejową taryfę towarową,
- polsko-szwedzką kolejową taryfę towarową,
- polsko-austriacką kolejową taryfę towarową.

Stosowanie taryf międzynarodowych w handlu zagranicznym ma między innymi te zalety, że zmniejsza koszty przewozu oraz ułatwia kalkulację kosztów przewozu.

Jednolita t a r y f a t r a n z y t o w a (ETT) była wprowadzona w życie 1 listopada 1951 r. Do 30 września 1977 r. miała ona zastosowanie, jeżeli państwem nadania lub przeznaczenia przesyłki było państwo, którego koleje uczestniczą w Umowie SMGS, bez względu na to, czy przewóz odbywał się ana podstawie przepisów SMGS czy CIM. Wprowadzenie w życie taryfy MTT z dniem 1 października 1977 r. spowodowało znaczne terytorialne ograniczenie zakresu stosowania ETT. Obecnie taryfa ETT ma zastosowanie do obliczania przewoźnego, jeżeli państwem nadania lub przeznaczenia towaru przewożonego koleją są Ludowa Republika Albanii, Chiny, Koreańska Republika Ludowa, Socjalistyczna Republika Wietnamu lub Mongolia (z wyjątkiem wielkich kontenerów, do przewozu których ma zastosowanie taryfa MTT). W chwili obecnej taryfa ETT nie odpowiada już aktualnym warunkom ani pod względem wysokości stawek, ich zróżnicowania, jak i pod względem nomenklatury. Poziom stawek jest znacznie zaniżony w stosunku do poziomu stawek taryfy MTT. Nomenklatura ETT nie uwzględnia obecnej struktury towarowej handlu zagranicznego, jest oparta o strukturę i nomenklaturę taryfy kolejowej ZSRR, różniącej się od systemów taryfowych pozostałych krajów europejskich. W taryfie ETT towary zaszeregowane są do trzynastu klas taryfowych. Za podstawę do obliczania przewoźnego służą:

- tablice odległości tranzytowych (ustala się odległość przewozu),
- nomenklatura i klasyfikacja towarów (ustala się klasę taryfową jaka powinna być zastosowana przy przewozie danego towaru, a także obliczeniową normę wagi),
- tabele stawek przewozowych, według których oblicza się przewoźne za przewozów.

Przewoźne za przesyłki zwyczajne ustala się mnożąc stawkę za 100 kg z odpowiedniej strefy odległości przez ilość setek kg wagi przesyłki. Przewoźne za przesyłki pośpieszne podwyższa się o 100% a za przesyłki przewożone pociągami ruchu osobowego o 200%. Za przewóz towarów zaklasyfikowanych do klas 11, 12 i 13 przewoźne oblicza się drogą pomnożenia stawki za oś, ustalonej w tabelach stawek, przez ilość osi taboru przewożonego jako przesyłka na własnych kołach. Dla przesyłek drobnych przewoźne oblicza się za wagę rzeczywistą przesyłki zaokrągloną do 100 kg wzwyż po czym obliczoną kwotę przewoźnego podwyższa się o 50%.

W taryfie ETT występuje duże zróżnicowanie między stawką klasy najniższej a najwyższej. Również wagi minimalne przyjmowane do obliczania przewoźnego w formie norm ładunkowych nie odpowiadają obecnym parametrom wagonów, tylko dostosowane są do starego parku wagonowego. Dlatego biorąc te wszystkie braki pod uwagę kraje członkowskie RWPG podjęły decyzję o wprowadzeniu w jej miejsce taryfy MTT ograniczając znacznie zasięg jej stosowania tylko do przewozów pomiędzy krajami wymienionymi na wstępie.

Międzynarodowa kolejowa taryfa tranzytowa (MTT) obowiązuje od 1 października 1977 r. w wyniku podpisania przez kraje członkowskie RWPG porozumienia. Porozumienia nie podpisały następujące kraje należące do Umowy SMGS: Albania, Koreańska Republika Ludowa, Socjalistyczna Republika Wietnamu. Stąd dla tych krajów obowiązuje nadal stara taryfa tranzytowa ETT.

Taryfa MTT stosowana jest do obliczania opłat za przewozy tranzytowe towarów kolejami krajów uczestniczących w taryfie oraz między krajami, których koleje uczestniczą w niniejszej taryfie z jednej strony, a krajami, których koleje nie są uczestnikami SMGS z drugiej strony. W komunikacji z Mongolską Republiką Ludową taryfę stosuje się tylko do przesyłek wielkich kontenerów. Taryfę stosuje się tylko przy przewozie towarów przez graniczne i portowe stacje w relacjach tranzytowych podanych w taryfie. Taryfa obowiązuje zarówno koleje jak i nadawców i odbiorców przesyłek. Taryfa MTT składa się z pięciu części:

- postanowienia ogólne,
- postanowienia dotyczące obliczania opłat za przesyłki wagonowe i drobne,
- postanowienia o przewozie kontenerów wielkich,
- nomenklatura towarów,
- odległości taryfowe, stawki, opłaty za przewóz i opłaty dodatkowe.

Walutą taryfową jest rubel transferowy.

Za podstawę obliczania opłat przewozowych przyjmuje się:

- nazwę towaru i klasę taryfową,
- taryfową odległość tranzytową,
- rodzaj przesyłki ze względu na jej wielkość (wagonowa, drobna, przesyłki wielkich kontenerów),
- rodzaj przesyłki ze względu na szybkość przewozu (zwyczajne, pośpieszne),
- wagę przesyłki,
- kategorię kontenera wielkiego,
- inne warunki przewidziane w taryfie.

Taryfa MTT przewiduje zarówno przy przesyłkach wagonowych, jak i drobnych podział towarów na siedem klas taryfowych, oraz na klasę „zero" przy towarach masowych, do których są w taryfie oddzielne tablice stawek taryfowych. Odległości taryfowe przyjmuje się dla każdej kolei oddzielnie. Do obliczania przewoźnego przyjmuje się wagę obliczeniową (waga rzeczywista przesyłki zaokrąglona do pełnych 100 kg wzwyż).

Opłaty za przewóz towarów jako przesyłki wagonowe zwyczajne oblicza się oddzielnie dla każdej kolei tranzytowej przez pomnożenie stawki właściwej klasy przesyłek wagonowych przez wagę obliczeniową. Stawki dla przesyłek wagonowych zróżnicowane są według pięciu grup wagowych (5 t, 10 t, 15 t, 20 t, 25 t). Opłaty za przewóz towarów jako przesyłki drobne zwyczajne oblicza się oddzielnie dla każdej kolei tranzytowej przez pomnożenie stawki właściwej klasy przesyłek drobnych za każde 100 kg wagi

obliczeniowej przesyłki. Za przewóz towarów jako przesyłki pośpieszne przewoźne oblicza się według zasad ustalonych dla przesyłek zwyczajnych i podwyższa się o 50%. Przy przewozie towarów pociągami ruchu pasażerskiego (przesyłki wagonowe i kontenerów wielkich w pociągach pasażerskich) przewoźne obliczone według zasad dla przesyłek zwyczajnych podwyższa się o 100%. Opłaty za przewóz wielkich kontenerów zryczałtowane są bez uwzględnienia rodzaju ładunku.

Opłaty te oblicza się w zależności od:

- kategorii kontenera wielkiego,
- taryfowej odległości tranzytowej,
- wagi towaru w kontenerze.

W taryfie uwzględniono trzy kategorie kontenerów odpowiadające wymiarom serii 1 ISO (20 stóp, 30 stóp, 40 stóp długości). Wagę towaru zróżnicowano według trzech grup wagowych masy załadowanego towaru (do 5 t, 5,1 t - 10 t, powyżej 10 t).

Opłaty za przewóz kontenerów wielkich próżnych zróżnicowane są również w zależności od kategorii kontenera oraz dodatkowo podzielone na opłaty za kontenery należące do organizacji transportowych i przewożonych w systemie SPK oraz na opłaty za kontenery pozostałe. Jeżeli taryfa nie stanowi inaczej, przewoźne i opłaty dodatkowe obliczone według taryfy może opłacić nadawca na stacji nadania lub odbiorca na stacji przeznaczenia bądź też spedytor, zgodnie z przepisami prawa przewozowego, obowiązującego w danej komunikacji.

T a r y f a t o w a r o w a t r a n z y t o w a PKP (TTT) obowiązuje od 1 stycznia 1976 r.

Taryfę tranzytową PKP stosuje się do ustalania opłat za przewóz towarów tranzytem liniami PKP między krajami, których koleje nie uczestniczą w SMGS, oraz kiedy nie mają zastosowania taryfy związkowe. Znajduje ona zastosowanie przy obliczaniu przewoźnego za przewozy tranzytowe między krajami kapitalistycznymi wykonywane na podstawie przepisów CIM a w szczególności:

- w komunikacji bezpośredniej (za jednym listem przewozowym);
- w komunikacji łamanej (ze zmianą listu przewozowego), jeżeli ponowne nadanie następuje na stacji PKP lub na stacji innej kolei należącej do SMGS;
- w komunikacji kombinowanej (kolej - samochód), jeżeli przesyłki nie tracą charakteru tranzytowego pozostając pod ciągłym nadzorem celnym.

Taryfę TTT stosuje się także do ustalania opłat za przewóz towarów tranzytem liniami PKP między krajami, których koleje uczestniczą w SMGS, a także między krajami, z których tylko kolej nadania lub przeznaczenia uczestniczy w SMGS, ale tylko wtedy, gdy do tych przewozów nie mogą być zastosowane taryfy tranzytowe MTT lub ETT.

Natomiast taryfy tej nie stosuje się

- do przewozów tranzytowych dokonywanych na podstawie bezpośrednich międzynarodowych taryf towarowych (związkowych),

- do przewozów towarów importowanych przez Polskę, a następnie eksportowanych (reeksport).

Taryfa TTT składa się z trzech części:

- postanowienia taryfowe,
- klasyfikacja i alfabetyczny spis towarów,
- wykazy odległości taryfowych, tabele stawek przewozowych oraz tabele opłat dodatkowych.

Stawki przewozowe i opłaty dodatkowe podane są w tej taryfie we frankach szwajcarskich lub centymach.

Przy obliczaniu przewoźnego podobnie jak w innych taryfach za przesyłkę drobną uważa się przesyłkę nadaną za jednym listem przewozowym, której waga nie przekracza 5000 kg i pod przewóz której nie wymaga się oddzielnego wagonu, natomiast za przesyłkę wagonową uważa się przesyłkę nadaną za jednym listem przewozowym, której waga wynosi minimum 5000 kg, lub do przewozu której - bez względu na wagę - wymagane jest użycie oddzielnego wagonu.

Obliczanie opłat przewozowych zależy od:

- rodzaju przesyłki (drobna, wagonowa),
- rodzaju towaru (klasy taryfowej) z wyjątkiem przesyłek wielkich kontenerów, gdzie wysokość przewoźnego jest niezależna od klasy taryfowej towaru,
- wagi przesyłki, a przy przesyłkach wielkich kontenerów od kategorii kontenera,
- odległości przewozu,
- rodzaju wagonu użytego do przewozu.

Jeżeli postanowienia szczególne nie stanowią inaczej, do obliczania przewoźnego za wagę przesyłki uważa się wszystko to co nadano do przewozu (waga rzeczywista) zaokrągloną do pełnych 100 kg wzwyż (waga obliczeniowa) lub wagę minimalną.

W taryfie TTT towary zaklasyfikowane są do trzech klas taryfowych. Towary, które nie są wymienione ani w klasyfikacji towarów ani w spisie alfabetycznym zalicza się do klasy 1. Stawki przewozowe za przesyłki wagonowe dla każdej z klas zróżnicowane są według pięciu grup wagowych (5 t, 10 t, 15 t, 20 t, 25 t), przy czym do przesyłek przewożonych w wagonach o więcej niż 2 osiach nie ma zastosowania stawka dla 5 t. Do przesyłek przewożonych w wagonach z zagłębioną podłogą obowiązują wagi minimalne, uzależnione od liczby osi wagonu użytego do przewozu. Przewoźne za przesyłki wagonowe zwyczajne oblicza się, mnożąc stawkę przewozową dla przesyłek wagonowych odpowiedniej klasy taryfowej i strefy odległościowej przez wagę obliczeniową lub minimalną przesyłki. Przewoźne za przesyłki drobne zwyczajne oblicza się mnożąc stawkę przewozową dla przesyłek drobnych odpowiedniej strefy odległościowej przez wagę obliczeniową przesyłki. Przy przesyłkach drobnych o wadze od 3400 kg, do obliczania przewoźnego przyjmuje się stawkę przewozową 5 t klasy 1 z tabeli stawek przewozowych dla przesyłek wagonowych za wagę rzeczywistą zaokrąglo-

ną, najmniej 5000 kg. Przewoźne za przesyłki nadane jako pośpieszne oblicza się według zasad przewidzianych dla przesyłek zwyczajnych, z podwyższeniem przewoźnego o 50% natomiast za przesyłki przewożone na żądanie nadawcy pociągiem ruchu pasażerskiego oblicza się według zasad przewidzianych dla przesyłek zwyczajnych z podwyższeniem przewoźnego o 200%.

Opłaty za przewóz uiszcza nadawca lub odbiorca względnie spedytor C.Hartwig na stacji portowej lub granicznej.

P o l s k o - s z w a j c a r s k a t a r y f a w ę g l o w a obowiązuje od 1 stycznia 1959 r. i jest taryfą jednokierunkową dotyczącą tylko przewozów z Polski do Szwajcarii. Taryfę tą stosuje się do przewozu przesyłek zwyczajnych węgla kamiennego, koksu węglowego, brykietów z węgla kamiennego oraz z koksu i półkoksu w wagonach otwartych między stacjami wymienionymi w taryfie. W taryfie tej podane są stawki globalne od stacji nadania do stacji granicznej szwajcarskiej w złotych oraz we frankach szwajcarskich za przewóz do stacji przeznaczenia w Szwajcarii. Za podstawę obliczania przewoźnego przyjmuje się zaokrągloną do 100 kg wzwyż wagę rzeczywistą przesyłki niemniej jednak niż za 20 000 kg. Polskie stacje nadania ujęte są w trzy grupy wysyłkowe i dla każdej grupy wysyłkowej podane są dwie stawki wagowe 20 t i 25 t. Taryfa reguluje również opłaty za przesyłki grupy wagonów. Grupy takie muszą zawierać nie mniej niż 10 wagonów i nie więcej niż 18 wagonów oraz muszą być załadowane tym samym towarem o wadze minimum 25 ton. Muszą być nadane do przewozu przez jednego nadawcę na tej samej stacji do jednego odbiorcy na jedną stację przeznaczenia. Przewóz taki odbywa się za jednym listem przewozowym z dołączonym wykazem wagonów.
Polsko-szwajcarska taryfa węglowa jest przykładem taryfy artykułowej.

P o l s k o - j u g o s ł o w i a ń s k a k o l e j o w a t a r y f a t o w a r o w a weszła w życie 1 czerwca 1962 r. Taryfa ta ma zastosowanie do przewozów towarów nadawanych do przewozu jako przesyłki wagonowe zwyczajne między stacjami polskimi i jugosłowiańskimi ujętymi w taryfie.

Taryfę tą stosuje się również do przesyłek przewożonych z Polski tranzytem przez Jugosławię przez porty morskie: Koper, Rijeka, Ploće, Bar oraz do i z Albanii, Bułgarii, Grecji i Włoch. Przesyłki kieruje się drogami tylko wymienionymi w taryfie.

Stawki przewozowe i opłaty dodatkowe wyrażone są w następujących walutach:

- na odcinku polskim w złotych,
- na liniach tranzytowych Czechosłowacji i Węgier w rublach,
- na odcinku jugosłowiańskim przy przywozie i wywozie w dinarach a w tranzycie we frankach szwajcarskich.

Obliczanie przewoźnego zależy od:

- rodzaju towaru (klasy),
- wagi przesyłki,

- odległości taryfowej,
- rodzaju podstawionego wagonu.

Za podstawę do obliczania przewoźnego przyjmuje się odpowiednio wagę rzeczywistą, wagę wymaganą lub wagę minimalną.

Taryfa podaje stawki przewozowe za 5 t, 10 t, 15 t, 20 t, 25 t, 30 t, 40 t, 50 t.

Taryfa zawiera następujące tabele stawek przewozowych:

- tabelę odcinkowych stawek przewozowych polskich,
- tabelę odcinkowych stawek przewozowych czechosłowackich i węgierskich - tranzyt,
- tabelę odcinkowych stawek przewozowych jugosłowiańskich - przywóz, wywóz,
- tabelę odcinkowych stawek przewozowych jugosłowiańskich - tranzyt lądowy z Albanią, Bułgarią, Włochami,
- tabelę stawek odcinkowych przewozowych jugosłowiańskich - tranzyt portowy,
- tabelę dodatkowych opłat za przewóz towarów w wagonach Interfrigo w tranzycie lądowym liniami jugosłowiańskimi.

Przewoźne oblicza się za każdy odcinek przewozu oddzielnie według odcinkowych stawek. Towary w taryfie zaszeregowane są na odcinku polskim do trzech klas, na odcinku czechosłowackim i węgierskim do siedmiu klas i ósmej klasy „zero" do towarów masowych oraz na odcinku jugosłowiańskim do trzech klas taryfowych.

Taryfa Polsko-jugosłowiańska jest przykładem taryfy klasyfikacyjnej i dwukierunkowej.

P o l s k o - s z w e d z k a k o l e j o w a t a r y f a t o w a r o w a obowiązuje od 1 lipca 1979 r. Stosuje się ją do przewozu towarów w przesyłkach wagonowych zwyczajnych w komunikacji międzynarodowej pomiędzy polskimi i szwedzkimi stacjami względnie przejściami granicznymi wymienionymi w taryfie. Przesyłki przewozi się przez linię promową Świnoujście - Ystad. Stawki i opłaty przewozowe oraz opłaty dodatkowe ustalone w taryfie wyrażone są w złotych za linie kolejowe polskie oraz w koronach szwedzkich za linie szwedzkie.

Obliczanie przewoźnego zależy od:

- rodzaju towaru (klasy taryfowej),
- wagi przesyłki,
- rodzaju podstawionego wagonu,
- odległości taryfowej.

Za podstawę do obliczania przewoźnego przyjmuje się wagę rzeczywistą lub minimalną. Przewoźne oblicza się według stawek odcinkowych zawartych w tabelach stawek przewozowych.

W taryfie zamieszczone są następujące tabele stawek przewozowych:

- tabela stawek odcinkowych szwedzkich A zawierająca stawki za przewóz między przystanią promową Świnoujście a stacjami szwedzkimi wymie-

nionymi w taryfie, łącznie ze stawkami za linię promową Świnoujście (przystań promowa) Ystad transit - Ystad,

- tabela stawek przewozowych szwedzkich B zawierająca stawki za przewóz między przystanią promową Świnoujście a wymienionymi w taryfie szwedzko-duńskimi, szwedzko-norweskimi i szwedzko-fińskimi przejściami granicznymi, łącznie ze stawkami za linię promową Świnoujście (przystań promowa) Ystad transit - Ystad,
- tabelę stawek przewozowych PKP - A zawierającą stawki za przewóz między przystanią promową Świnoujście - Ystad transit a wymienionymi w taryfie stacjami polskimi.

W tabeli stawek przewozowych szwedzkich A i B podane są stawki przewozowe dla klasy 1 za wagę 10 t, 15 t, 20 t oraz dla klasy 2 i klasy 3 stawki za wagę 15 t i 20 t.

W tabeli stawek przewozowych polskich A dla wszystkich klas podane są stawki za wagę 10 t, 15 t, 20 t, 25 t, 30 t, 40 t, 50 t.

Taryfa reguluje również między innymi przewozy przesyłek w grupach wagonów i przesyłek w pociągach zwartych.

Grupa wagonów nadana przez jednego nadawcę na jednej stacji nadania do jednego odbiorcy na tą samą stację przeznaczenia musi składać się najmniej z czterech wagonów, a najwięcej z dwudziestu wagonów, załadowanych towarami tej samej klasy taryfowej. Przewóz taki odbywa się za jednym listem przewozowym z dołączonym wykazem wagonów.

Przewozy w pociągach zwartych muszą być wcześniej uzgadniane między kolejami polskimi i kolejami szwedzkimi. Towary w taryfie zaklasyfikowane są do trzech klas taryfowych.

Polsko-szwedzka kolejowa taryfa towarowa jest również przykładem taryfy klasyfikacyjnej i dwukierunkowej.

P o l s k o - a u s t r i a c k a k o l e j o w a t a r y f a t o w a r o w a obowiązuje od 1 września 1981 r. Taryfa ta ma zastosowanie do przewozu towarów nadawanych jako przesyłki wagonowe zwyczajne w komunikacji międzynarodowej między stacjami polskimi i austriackimi ujętymi w taryfie.

Przesyłki przewożone są tylko drogami wskazanymi w taryfie.

Stawki przewozowe i opłaty dodatkowe wyrażone są w taryfie w następujących walutach:

- na odcinku polskim w złotych,
- na odcinku czechosłowackim w rublach,
- na odcinku austriackim w szylingach austriackich.

Obliczanie przewoźnego zależy od:

- rodzaju towaru,
- wagi przesyłki,
- rodzaju podstawionego wagonu,
- odległości taryfowej.

Za podstawę obliczania przewoźnego przyjmuje się odpowiednio: wagę rzeczywistą, wagę jednostkową lub wagę minimalną.

Przewoźne oblicza się oddzielnie dla każdego odcinka przewozu z zastosowaniem stawek przewozowych z odpowiedniej tabeli stawek przewozowych.
W taryfie polsko-austriackiej towary zaklasyfikowane są na odcinku polskim do trzech klas taryfowych, na odcinku czechosłowackim do siedmiu klas i ósmej klasy „zero" dla towarów masowych oraz na odcinku austriackim tylko do dwóch klas taryfowych.
W tabeli stawek przewozowych za odcinek polski stawki podane są w grupach wagowych 10 t, 15 t, 20 t, 25 t, 30 t, 40 t, 50 t, w tabeli stawek przewozowych za odcinek czechosłowacki stawki podane są w następujących grupach wagowych 5 t, 10 t, 15 t, 20 t, 25 t, oraz w tabeli stawek przewozowych za odcinek austriacki stawki podane są dla 5 t, 10 t, 15 t oraz łączna stawka 20/25 t.
Ta taryfa również jest przykładem taryfy klasyfikacyjnej i dwukierunkowej.

Do 1977 r. stosowana była również t a r y f a z w i ą z k o w a p o l s k o - n i e m i e c k a przy przewozach ładunków i zwierząt nadawanych do przewozu w komunikacji międzynarodowej między stacjami polskimi a stacjami w RFN. Zawierała ona postanowienia taryfowe, spis towarów i ich nomenklaturę, odległości taryfowe, stawki przewozowe oraz opłaty dodatkowe.
Przewoźne na podstawie tej taryfy ustalało się stosując odpowiednią stawkę stosowanie do ustalonej klasy towaru i odległości przewozu i mnożąc ją przez wagę obliczeniową przesyłki.
Polsko-niemiecka taryfa towarowa zaliczała się również do taryf klasyfikacyjnych i dwukierunkowych.

Z wymienionych taryf obecnie stosowanych coraz mniejsze znaczenie ma p o l s k o - s z w a j c a r s k a t a r y f a w ę g l o w a. Związane jest to ze wzrostem przewozów węgla kamiennego do Szwajcarii żeglugą śródlądową, a co za tym idzie zmniejszenie się przewozów węgla w tym kierunku transportem kolejowym. Również taryfa ETT po wprowadzeniu w życie taryfy MTT straciła swoje uprzednie znaczenie w związku ze znacznym ograniczeniem terytorialnego zasięgu jej zastosowania.

Barbara Kos

RAILWAY GOODS TARIFFS CURRENTLY IN FORCE IN INTERNATIONAL COMMUNICATION WITH POLAND

S u m m a r y

The following railway tariffs were discussed in the paper: common transit tariff, Polish Railways Goods transit tariff, Polish-Swiss coal

tariff, Polish-Jugoslav railway goods tariff, Polish-Sweedish railway goods tariff, and Polish-Austrian railway goods tariff. The characteristics takes into account the most important detailed regulations concerning transport of goods.