

Подходы к разработке перспективной модели управления парками порожних вагонов



В. Б. Савчук,
руководитель
департамента
исследований
железнодорожного
транспорта Института
проблем естественных
монополий (ИПЕМ)

Изменения логистики перевозок и направлений грузопотоков в результате реформирования железнодорожной отрасли привели к появлению дополнительного порожнего пробега подвижного состава. С учетом роста переработок порожних вагонов на сортировочных станциях это приводит к невывозу грузов, объем которого может составить 3 % от общей погрузки за год. Решить проблему позволит новая модель управления парками вагонов, которую необходимо закрепить на законодательном уровне.



И. В. Терешко,
руководитель
отдела комплексных
исследований ИПЕМ

До начала реформирования системы железнодорожного транспорта общего пользования его инфраструктура была необходима одному субъекту – Министерству путей сообщения, затем его сменило ОАО «РЖД». При этом деятельность указанного пользователя осуществлялась в интересах всех грузоотправителей.

Реформирование железнодорожной отрасли полностью изменило конфигурацию рынка грузовых перевозок. Сегодня в сфере инфраструктуры общего пользования – более 1800 компаний-собственников, из которых около 700 [1] занимаются предоставлением вагонов для перевозки грузов. Между тем правила работы на этом рынке не соответствуют произошедшим изменениям, что приводит к нерациональному использованию инфраструктуры, в частности, к возрастанию несанкционированного отстоя вагонов и увеличению порожнего пробега.

Изменение системы пользования железнодорожной инфраструктурой не затронуло управление грузеными вагонопотоками, но привело к возникновению некоторых негативных эффектов в сфере распоряжения порожними вагонами. При большом числе владельцев подвижного состава изменилась логистика перевозок и направления грузопотоков, что привело к появлению дополнительного порожнего пробега.

Данная проблема имеет значительные экономические последствия: по расчетам ИПЕМ, они выражаются в дополнительных 640 млн вагоно-километров порожнего пробега (расчет проводился исходя из условий 2012 г.), что вкуче с увеличением переработок порожних вагонов на сортировочных станциях в конечном итоге приводит к невывозу грузов. В 2012 г. объем не вывезенного по этой причине груза мог составить 38 млн т, а это 3 % от общей погрузки за весь соответствующий год.

Сложившаяся ситуация требует принятия незамедлительных мер, в том числе и изменений в существующем законодательстве, регулирующем деятельность железнодорожного транспорта, а именно в сфере рынка грузовых перевозок.

Принципы модели управления парками порожних вагонов

Определение мер, направленных на решение вышеуказанных проблем, сложившихся в ходе изменения системы пользования инфраструктурой железнодорожного транспорта, потребовало обобщения и анализа предложений различных субъектов рынка грузовых перевозок. Рекомендации направлены на



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

урегулирование отношений множества пользователей инфраструктуры.

Предложения поступили от перевозчика в лице ОАО «РЖД» [2], объединений операторов и различных ассоциаций грузоотправителей (химическая, угольная, нефтяная, лесная промышленность, строительство, производство металлопродукции, зерна). Анализ их рекомендаций позволил определить основные принципы для разработки мер по решению проблем, связанных с изменением системы пользования инфраструктурой железнодорожного транспорта. Такие принципы предусматривают, прежде всего, платные условия нахождения вагонов, не задействованных в перевозочном процессе, на площадках железнодорожного транспорта общего пользования. При этом за перевозчиком, владельцем инфраструктуры должно быть закреплено право самостоятельно принимать решения по перемещению незадействованных порожних вагонов на специально выделенные станции, если возникнут сложности в эксплуатации.

Следует обеспечить возможность взимания платы в целом за простой незадействованных вагонов. Для этого потребуется внесение изменений в «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» [3], постановление Правительства РФ «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками», а также разработка и утверждение тарифа на услугу по размещению порожних вагонов на объектах инфраструктуры общего пользования.

Важным вопросом в сфере управления порожними вагонами является то, что у перевозчика и владельца инфраструктуры есть правовые основания наложить ограничения или отказать в перевозке грузов, при этом для порожних вагонов подобные основания для ограничения или отказа в перевозке отсутствуют. Подобная практика может привести к отказам в транспортировке при согласовании перевозки порожних вагонов по «лимитирующим» участкам сети железных дорог общего пользования. Необходимо устранить такой пробел и законодательно закрепить основания для отказа в перевозке порожних вагонов. Кроме того, целесообразно обеспечить перевозчику и владельцу инфраструктуры возможность предложить транспортировку

по альтернативному маршруту при его наличии.

В рамках развития новой модели управления вагонными парками актуальна схема перемещения порожних вагонов, затрудняющих эксплуатационную работу, на одну из ближайших станций [4]. Список станций, рекомендованных для длительного отстоя вагонов, должен определить перевозчик. При этом следует распределить железнодорожные станции на разные категории в зависимости от степени их загруженности и возможности нахождения на них подвижного состава, не задействованного в процессе перевозки.

В рамках такой схемы можно выделить станции трех видов:

- станции, где простой порожних вагонов ограничивает пропускную и перерабатывающую способность;
- станции, рекомендуемые для простоя вагонов;
- остальные станции.

Нахождение порожних вагонов на станциях разных видов оказывает негативное влияние на перевозочный процесс в разной степени. Поэтому целесообразен избирательный подход к тарификации услуги по предоставлению путей общего пользования для простоя порожних вагонов.

Так, на станциях, где простой вагонов ограничивает ее пропускную и перерабатывающую способность, к базовой ставке следует применять повышающий коэффициент. Если владелец вагона и собственник инфраструктуры заключили договор на простой, на станциях, рекомендуемых для простоя вагонов, к базовой ставке целесообразно применять понижающий коэффициент.

Кроме того, необходимо ввести прогрессивную шкалу тарификации указанной услуги для всех станций, за исключением рекомендованных для простоя. Плата за простой на таких станциях должна увеличиваться в зависимости от времени нахождения на ней вагона.

В качестве методологической основы разделения железнодорожных станций на три вида рекомендуется использовать «Порядок оценки возможностей отстоя частных вагонов на станциях и узлах полигонов сети ОАО «РЖД», разработанный ОАО «НИИАС» и утвержденный вице-президентом ОАО «РЖД» в 2010 г.

Как было сказано выше, при отсутствии четких правил организации движения порожних вагонов по сети железнодорожного транспорта одним из реше-

ний проблемы несанкционированного простоя вагонов может стать наделение перевозчика правом на перемещение порожних вагонов, принадлежащих операторам (собственникам железнодорожного подвижного состава).

Право на перемещение порожних вагонов, затрудняющих эксплуатационную работу, является необходимым в условиях профицита парка грузовых вагонов и увеличения непроизводительного простоя подвижного состава. Если правила будут позволять владельцу инфраструктуры направлять порожние вагоны на станции, где они наносят меньший вред перевозочному процессу, это позволит решить проблему несанкционированного простоя в местах погрузки, выгрузки, ремонта или на прочих станциях, где такие вагоны создают помехи.

Решение о перемещении вагонов на станции, рекомендованные для простоя, принимает владелец инфраструктуры. При этом расходы берет на себя собственник вагонов.

Важно отметить, что после перемещения на станции, рекомендованные для отстоя вагонов, владелец инфраструктуры будет получать меньший доход за простой порожнего вагона. На этих станциях не предусмотрены повышающие коэффициенты и прогрессивная шкала начисления платы за простой.

Так как ОАО «РЖД» является субъектом естественной монополии, важно отметить, что введение возможности перемещать порожние вагоны не приведет к злоупотреблению. Это коснется только тех вагонов, которые действительно мешают перевозочному процессу (в ином случае перемещение экономически и технологически нецелесообразно).

Таким образом, необходимо закрепить в нормативно-правовых актах право владельца инфраструктуры на перемещение порожних вагонов со станций, простой на которых оказывает негативное влияние на работу участков и станций сети железных дорог общего пользования.

Поправки в нормативно-правовой базе

Для реализации описанных принципов перспективной модели управления порожними вагонами необходимо внести в нормативно-правовую базу Российской Федерации несколько корректировок.

Правительству РФ целесообразно утвердить изменения в постановление «Об утверждении Положения об основах

правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками».

Повысить эффективность использования производственных мощностей инфраструктуры позволят условия, которые следует утвердить на законодательном уровне. Так, необходимо закрепить за оператором (владельцем) подвижного состава обязанности в течение 24 ч с момента выгрузки на станции, где ограничено время простоя порожних вагонов, переместить порожний вагон на пути необщего пользования. В противном случае нужно подать заявку на перевозку порожних вагонов, не задействованных в перевозочном процессе, на станции следующей погрузки или на станции, рекомендованные для отстоя вагонов.

Оператор должен быть обязан вносить плату за простой подвижного состава, не участвующего в перевозочном процессе, на объектах инфраструктуры общего пользования.

За уполномоченным федеральным органом исполнительной власти следует закрепить обязанности по ежегодному утверждению и публикации перечня железнодорожных станций, рекомендованных для простоя подвижного состава, и перечня станций, на которых простой ограничен.

Взимание платы за простой подвижного состава должно быть дифференцировано в зависимости от железнодорожной станции, где происходит такой простой (базовая ставка, базовая ставка с повышающим коэффициентом, базовая ставка с понижающим коэффициентом).

За владельцем инфраструктуры и перевозчиком следует закрепить право на самостоятельное перемещение порожнего подвижного состава на ближайшую станцию, входящую в перечень рекомендованных для простоя подвижного состава, с уведомлением в установленном порядке оператора (владельца) вагона. При этом за оператором (владельцем) подвижного состава закрепляется обязанность по возмещению расходов по такому перемещению.

Если оператор (владелец) подвижного состава не обеспечивает его перевод с инфраструктуры общего пользования в течение трех суток с момента выгрузки, плата за простой такого подвижного состава взимается с повышающим коэффициентом в размере, установленном Федеральной службой по тарифам. Исключение составляет простой таких

вагонов на станциях, включенных в перечень рекомендованных для простоя подвижного состава.

Для обеспечения возможности выполнения оператором (владельцем вагона) возложенных на него обязательств необходимо внести в документ изменения, устанавливающие закрепление за владельцем инфраструктуры обязанности по публикации на своем веб-сайте в Интернете следующей информации:

- размер платы за простой подвижного состава;
- перечень станций, где простой подвижного состава рекомендован;
- перечень станций, где простой подвижного состава не рекомендован;
- количество доступных «мест» на станциях, рекомендованных для простоя подвижного состава;
- информация об участках сети с инфраструктурными ограничениями и маршрутами объезда таких участков.

Министерству транспорта РФ целесообразно утвердить «Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием для отказа от согласования запроса на перевозку порожних вагонов». В предлагаемом приказе должны быть предусмотрены два главных положения. Во-первых, основанием для отказа в перевозке порожнего вагона должно являться отсутствие согласованной перевозчиком заявки на доставку груза в вагоне владельца, которому принадлежит предъявляемый к транспортировке порожний вагон. Это не касается случаев, когда порожний подвижной состав перемещается для простоя на путях необщего пользования или железнодорожных станциях, включенных в перечень рекомендованных для простоя подвижного состава вне перевозочного процесса или ремонта.

Во-вторых, основанием для отказа в перевозке порожнего вагона должно быть превышение предусмотренного запросом количества вагонов или иных параметров железнодорожной перевозки, пропускных способностей участков инфраструктуры железнодорожного транспорта или перерабатывающих способностей станций по маршруту следования порожних вагонов.

Федеральной службе по тарифам следует разработать и утвердить методику расчета платы за простой подвижного со-

става; рассчитать и утвердить размер платы; внести в соответствующее тарифное руководство изменения, предполагающие установление правил расчета и взимания платы за перевозку порожних вагонов по фактически пройденному расстоянию.

Федеральному агентству железнодорожного транспорта (Росжелдор) целесообразно утвердить методику формирования перечня железнодорожных станций для простоя вагонов с возможностью ежегодной корректировки; разработать и принять правила перемещения порожних вагонов, включая определение компенсации за такое перемещение; разработать и принять методику определения максимального значения пропускной способности инфраструктуры и станций.

Реализация предлагаемой модели управления парками порожних вагонов, которые принадлежат большому числу владельцев, направлена в первую очередь на решение проблем, связанных с изменением структуры собственности на грузовые вагоны. Ее внедрение предполагает урегулирование отношений многих пользователей. Это необходимо для того, чтобы повысить эффективность применения производственных мощностей железнодорожной инфраструктуры. ■

Литература:

1. Определение роли и места малых и средних операторских компаний в современном процессе перевозки груза железнодорожным транспортом / ИПЕМ. 2012.
2. Единый сетевой технологический процесс железнодорожных грузовых перевозок (ЕСТП): Распоряжение ОАО «РЖД» от 28 декабря 2012 г. № 2786р «О Едином сетевом технологическом процессе железнодорожных грузовых перевозок».
3. О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»: Проект федерального закона от 22 июля 2013 г. № 4357п-П9.
4. Разработка и обоснование основных принципов взаимодействия между участниками перевозок при реализации перспективной модели управления парками порожних вагонов и работы грузового комплекса ОАО «РЖД» в условиях множественности операторов подвижного состава / ИПЕМ. 2013.