

# Об обеспечении железнодорожным подвижным составом потребностей экономики

**Ю. В. КОКРА**, председатель Комиссии по вопросам транспорта и экспедирования  
Торгово-промышленных палат Южного и Северо-Кавказского федеральных округов



**Проблема дефицита подвижного состава для перевозок промышленных грузов и зерна в Южном федеральном округе достаточно остро стоит уже второй год. В работу по решению данной проблемы в округе активно включились предприниматели и государственные органы: аппарат полномочного представителя Президента РФ в ЮФО и администрации субъектов, входящих в Южный федеральный округ. Однако следует признать, что проблема является не региональной, а системной.**

Одной из причин возникновения дефицита вагонов является применение разработанной ОАО «РЖД» агентской схемы. Согласно этому механизму, обеспечение грузоотправителей необходимыми погрузочными ресурсами основывается на агентских договорах с владельцами подвижного состава. Данная схема, по мнению предпринимательского сообщества, оказалась неэффективной.

## Объект критики

Реформирование российского железнодорожного транспорта находится в завершающей стадии. В соответствии с программой структурной реформы ОАО «РЖД» практически завершило передачу грузовых вагонов

в собственность компаний-операторов. В результате с 1 июля 2011 г. у ОАО «РЖД» вообще не осталось в собственности инвентарных (предоставляемых по регулируемому государством прейскуранту) вагонов. Количество частных операторов никто не ограничивает. Сегодня их в России уже более 1800, включая структуры ОАО «РЖД» — Первую грузовую компанию (ПГК) и Вторую грузовую компанию (ВГК).

Как известно, суть структурной реформы РЖД состоит в создании конкурентной среды среди собственников и операторов подвижного состава. Однако ПГК и ВГК, вобравшие в себя львиную долю инвентарного парка вагонов, на сегодняшний день являются объектом критики грузоотправителей. Нема-

ло нареканий звучит от градообразующих предприятий, предприятий энергетического комплекса, ЖКХ, перевозящих социально значимые грузы, такие как уголь.

Проблема обеспечения подвижным составом касается не только крупных градообразующих предприятий, но и мелких грузоотправителей. Ее причина состоит в том, что частному оператору невыгодно ехать на дальние расстояния, в технологические тупики за одним-двумя вагонами. В этом случае он может существенно увеличить тариф, что вызывает протест у грузоотправителя.

## Оптимальная модель управления

Для комплексного решения этого вопроса необходимо вместе с Правительством РФ, операторами вагонного парка, а главное — грузовладельцами выработать модель управления, при которой порожний вагон, находящийся в частной собственности, не проезжал бы мимо груза. Нужно создать такие экономические условия, при которых для владельцев вагонов станет невыгод-



ным длительный простой подвижного состава или перемещение порожних вагонов. Чтобы оптимизировать движение транспортных потоков и минимизировать встречные потоки порожних составов, ОАО «РЖД» следует совместно с собственниками вагонов восстановить единую диспетчеризацию на железной дороге.

Другой путь — создание межотраслевых информационно-логистических порталов в городах, где находится управление железными дорогами, обладающее в режиме реального времени информацией о нахождении груза с учетом видов транспорта. Эти порталы дадут возможность координировать транспортные потоки.

### Изменения в законодательстве

На федеральном уровне необходимо принять законопроект о внесении изменений в Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17 «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», которые бы регламентировали правовой статус, принципы организации работы, обязанности и ответственность операторов железнодорожного подвижного состава (собственников грузовых вагонов, контейнеров).

Кроме того, следует принять законопроект о внесении изменений в Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18 «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Изменения должны коснуться:

- регламентации роли операторов железнодорожного подвижного состава, контейнеров в перевозочном процессе, в том числе: в предоставлении для перевозки грузов технически исправного и в коммерческом отношении пригодного для перевозки подвижного состава, в уточнении использования путей общего пользования порожними вагонами, не занятыми в перевозке, и т. д.;
- уточнения прав и обязанностей перевозчика и владельца инфраструктуры по ограничениям на перевозки порожних вагонов, введение оплаты за использование путей общего пользования при несогласованном нахождении на них подвижного состава;
- регламентации особенностей организации и согласования перевозок частных порожних вагонов, оплаты простоя порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования в процессе их перевозки;

- нормативных актов Правительства РФ об установлении тарифных коридоров на услуги операторов (собственников) подвижного состава в части вагонной составляющей, а также унификации тарифов на порожний пробег собственных (арендованных) грузовых вагонов вне зависимости от класса ранее перевозимого груза.

### Ключевая роль

Географическая протяженность нашей страны обуславливает важнейшую роль железнодорожного транспорта как в экономике в целом, так и в развитии других видов транспорта (водного, автомобильного, воздушного) и портовых мощностей. На сегодняшний день реализация транзитного потенциала тормозится.

Недостаточная эффективность работы железных дорог является причиной того, что доля российских морских портов в глобальной системе торгового мореплавания остается весьма скромной: суммарный тоннаж груза, проходящего через все отечественные порты, не превышает годовой производительности порта Шанхай, а суммарное количество переработанных контейнеров (в пересчете на 20-футовые) меньше, чем в Шанхае, в 5–6 раз.



2й международный форум Института Адама Смита

# РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТОВ



Зарегистрируйте  
23 декабря 2011  
съэкономьте £300

В РОССИИ И СНГ 27–29 марта 2012, Ренессанс Монарх Центр Отель, Москва

Формирование концепции устойчивого роста

40+ ДОКЛАДЧИКОВ, ВКЛЮЧАЯ:

 Максим Анимов Заместитель Губернатора Калужская область	 Александр Бородин Генеральный Директор Аэропорт Толмачево	 Евгений Чудновский Генеральный Директор Международный Аэропорт Кольцово	 Игорь Ефимов Заместитель Губернатора Ярославская область
 Виктор Горбачев Генеральный Директор Ассоциация «Аэропорт» Гражданской Авиации	 Александр Изин Технический Директор Хоктиф	 Сергей Лихарев Генеральный Директор Базэл Аэро	 Леонид Шварц Генеральный Директор Международный Аэропорт Курумоч
 Петр Трубаев Генеральный Директор АК Барс Аэро	 Алан Лемонд Председатель Ассоциации Британской Авиации	 Олег Панратов Руководитель департамента финансирования инфраструктуры ВТБ Капитал	 Михаил Смирнов Генеральный Директор Новопорт

### Новые темы и форматы форума в 2012 году

- Новое! Дорожная карта развития воздушного транспорта
- Новое! Встречи тет-а-тет с руководителями аэропортов
- Новое! «Живой разговор» – дебаты руководителей авиакомпании и аэропорта
- Новое! Специальная сессия: Московский Авиационный Узел
- ДЕБАТЫ ЛИДЕРОВ ИНДУСТРИИ: в центре внимания новейшие бизнес модели
- Новое! Развитие грузовых воздушных перевозок

[www.airport-development.com](http://www.airport-development.com)

ГЛАВНЫЕ СПОНСОРЫ:



СПОНСОРЫ:



Tel: +44 20 7017 7444, Fax: +44 20 7017 7447

[events@adamsmithconferences.com](mailto:events@adamsmithconferences.com)

[www.russianretailforum.com](http://www.russianretailforum.com)