

***Возможные пути решения проблем,  
препятствующих освоению возрастающих  
объёмов перевозок грузов***

**Ю.З.Саакян**

Институт проблем естественных монополий  
[www.ipem.ru](http://www.ipem.ru)



## Предпосылки

Изменение принципов управления вагонами – **максимизация доходов в ущерб технологии**

Систематическое занижение индексации тарифов – **нехватка средств на инвестиции**

## Последствия

- Рост порожнего пробега и оборота вагонов
- Излишние простои вагонов на станциях
- Рост встречного порожнего пробега однотипных вагонов
- Необъективный рост спроса на новые вагоны над тем уровнем спроса, который диктует грузовая база, – в результате рост цен на новые вагоны и рост ставок операторов

Нехватка средств на развитие инфраструктуры (под возрастающие объемы перевозок)

Нехватка средств на покупку локомотивов (под возрастающие объемы перевозок)

## Проблемы

**1**  
Опережающий рост транспортных затрат для грузовладельцев

**2**  
Дефицит вагонов под погрузку

**3**  
Необъективный дефицит тяги (нехватка локомотивов под перевозку порожних вагонов и их сортировку в местах погрузки)

**4**  
Необъективный дефицит инфраструктуры (неразвитость инфраструктуры под конкуренцию операторов)

**5**  
Объективный дефицит инфраструктуры (неразвитость инфраструктуры под возрастающие объемы перевозок)

**6**  
Объективный дефицит тяги (нехватка локомотивов под возрастающие объемы перевозок)

**Все проблемы, кроме №1, препятствуют освоению дополнительных объемов грузов**

# Чтобы решить проблемы, препятствующие вывозу грузов, нужно убрать источники этих проблем.

Для решения проблем № 1,2,3,4 необходимо приблизить принцип управления частных вагонов к принципам управления инвентарными вагонами, под движение которых исторически создавалась железнодорожная сеть

Пути решения - адаптировать тарифную систему к нынешним реалиям

## Оперативные меры

1. Незамедлительное снижение тарифа на порожний пробег универсального подвижного состава после выгрузки грузов третьего класса. Постепенно будут сокращаться объемы «очистки тарифа», снижаться оборот вагонов и простои в местах массовой выгрузки.
2. Введение исключительных повышающих тарифов на лимитирующих участках сети на порожний пробег вагонов однотипного подвижного состава, движение которых создает необъективный встречный пробег. Позволит повысить провозную способность важнейших участков сети, на которых исчерпана пропускная способность.
3. Уход от «перелома тарифа» при переадресации вагонов. Появятся стимулы для переадресации вагонов в пути следования, снизятся простои вагонов на станциях погрузки.

## Меры долгосрочного характера

1. Постепенный отказ от всех коэффициентов, действующих в тарифе на порожний пробег вагонов, и установление экономически обоснованного уровня тарифа (на уровне второго класса, при этом станет возможным снизить индексацию тарифов на будущий год, с целью минимизации экономических последствий для грузоотправителей).
2. Отказ от перекрестного субсидирования в тарифной системе в пользу прямого субсидирования тех грузоотправителей, поддержку которых государство считает целесообразным.

Для решения проблем № 1,2,3,4 также необходимо:

**1. Придать отношениям между оператором, перевозчиком и владельцем инфраструктуры правовой статус, а именно:**

- Предусмотреть обязательность заключения договоров между оператором и перевозчиком, между перевозчиком и владельцем инфраструктуры, между грузоотправителем, владельцем инфраструктуры и оператором, определяющих технологические принципы работы вагонного парка и взаимную ответственность сторон.
- Установить ответственность для получателя порожних вагонов перед владельцем инфраструктуры и оператором при длительном простое вагонов на путях общего пользования. **«Парковка» на путях общего пользования не должна быть бесплатной.** (Создаст стимулы для снижения времени простоя порожних вагонов на станциях в ожидании груза, путевое развитие которых не предназначено для отстоя)
- Дать право владельцу инфраструктуры отказывать в перевозке порожних вагонов оператора, если на станции назначения отсутствует договор с грузовладельцем на погрузку грузов в вагоны оператора.

**2. Упрощение процедуры переадресации порожних вагонов** (позволит избежать перепробегов и длительных простоев вагонов на станциях погрузки)

**3. Введение обязательного раскрытия финансовой информации со стороны компаний-операторов** (финансовая отчетность, объемы перевозок и пр., что позволит оценить истинный рост транспортной нагрузки в отрасли).

Для решения проблем №5,6 **необходим поиск источников для увеличения объемов инвестиционной программы ОАО «РЖД», а именно:**

- 1. Формирование и внедрение долгосрочных отношений между владельцем инфраструктуры и государством по развитию магистральной инфраструктуры путем механизма «сетевого контракта», предусматривающего:**
  - долгосрочную индексацию тарифов (на 5 лет), основанную на научно обоснованной методике (создаст мотивацию у ОАО «РЖД» по сокращению издержек, которая позволит увеличить объем инвестиционной программы)
  - выделение субсидий из государственного бюджета под конкретные инфраструктурные проекты
  - обязательства владельца инфраструктуры по реализации этих проектов и обеспечению заявленных показателей работы
- 2. Использование инструментов государственно-частного партнерства для развития объектов инфраструктуры на условиях, обеспечивающих возврат частных инвестиций в разумные сроки**
- 3. Предоставление преимуществ для тех грузоотправителей, чьи инвестиции использовались для развития участков сети, к которым будут прилегать грузообразующие линии**

**Принимать решения нужно уже сейчас, тогда через 2-3 года можно надеяться на позитивные изменения.**

**Если ничего не делать, то железнодорожный транспорт может стать инфраструктурным ограничением развития экономики.**

**Спасибо за внимание!**

**Институт проблем естественных монополий**  
**[www.ipem.ru](http://www.ipem.ru)**



**Москва 2011 г.**