



РОССИЙСКИЙ СОЮЗ ПРОМЫШЛЕННИКОВ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ

КОМИССИЯ ПО ТРАНСПОРТУ И ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

«15» марта 2011 г.

г.Москва

ПРОТОКОЛ

совместного заседания Комитета Государственной Думы по транспорту и Комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей по транспорту и транспортной инфраструктуре

В работе приняли участие члены Комитета Государственной Думы по транспорту (далее – Комитет), Комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей по транспорту и транспортной инфраструктуре (далее – Комиссия), представители Совета Федерации и Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной антимонопольной службы, Федеральной службы по тарифам, Федеральной таможенной службы, ОАО «РЖД».

I. Заслушав и обсудив вынесенные на совместное заседание вопросы об организации контрейлерных перевозок, Комитет и Комиссия считают целесообразным отметить следующее.

По данным Федеральной службы государственной статистики общий парк грузовых автомобилей в Российской Федерации к 2010 г. достиг 5,4 млн. единиц. В соответствии со структурой этого парка порядка 850 тыс. грузовиков составляют потенциальную клиентуру для услуг «бегущее шоссе».

При этом количественный рост автопарка в России (4-7% в год) является опережающим по отношению к росту протяженности дорожной сети (1% в год). Эта тенденция сохранится в ближайшем обозримом будущем, что объективно ведет к усугублению проблем в сфере автоперевозок. Внедрение контрейлерных перевозок может и должно стать одним из путей решения данного вопроса, способного, в конечном счете, привести к снижению транспортных издержек в конечной стоимости производимой и потребляемой в Российской Федерации продукции.

Принимая во внимание, что генеральные грузы, перевозимые автотранспортом, составляют порядка 4% от общего объема внутренних перевозок, а средняя протяженность маршрута составляет 2000 км, потенциал

грузовой базы контрейлерных перевозок во внутреннем сообщении составит около 700 тыс. единиц.

Таким образом, на основе анализа макроэкономических показателей можно сделать вывод о потенциальном количестве транспортных средств, составляющих «целевую аудиторию» для контрейлерных перевозок во **внутреннем сообщении** в диапазоне 700 - 850 тыс. единиц или 19,2 - 21,6 млн. т в год.

Учитывая комплексное влияние факторов, прежде всего, технологического и инвестиционного характера, с учетом выделенных основных направлений движения реалистичный суммарный объем рынка контрейлерных перевозок во **внутреннем и международном сообщении** следует оценивать на уровне 2,3 млн. грузовиков в год.

При этом в настоящее время общий объем контрейлерных перевозок в Европе составляет около 70 млн. т в год. Общее количество маршрутных отправок в год – около 21 500.

С учетом наличия объективных географических, инфраструктурных и технологических предпосылок российское транспортное сообщество вступило в начальную стадию организации контрейлерных перевозок.

Определены основные направления работы, а именно следующие блоки:

- нормативно-правовое регулирование;
- тарифное регулирование;
- определение технико-технологических характеристик подвижного состава;
- создание современной инфраструктуры обеспечения контрейлерных перевозок;
- реализация инвестиционных механизмов.

1. Нормативное правовое регулирование.

Ввиду отсутствия достаточного практического опыта осуществления контрейлерных перевозок возникает ряд проблем, в том числе, при взаимодействии различных ведомств и организаций при осуществлении данных перевозок, например, при таможенном оформлении груза и перевозящих его транспортных средств (автопоезда/автоприцепа и железнодорожной платформы). В связи с этим необходим анализ нормативных документов, регулирующих такие перевозки в международном и внутреннем сообщении (международные соглашения, федеральные законы, иные нормативные правовые акты) в целях определения проблемных моментов, требующих нормативного закрепления или корректировки.

Так как нормативно понятие «контрейлер» и «контрейлерная перевозка (отправка)» изложены неоднозначно потребуются внесение изменений в отдельные федеральные законы (например, проект федерального закона «О

смешанных (комбинированных) перевозках») и иные нормативные правовые акты.

Отдельно следует выделить вопросы, относящиеся к внесению изменений в законодательство в области охраны окружающей среды, и предусматривающие ограничения по проезду большегрузного автотранспорта по ряду федеральных автотрасс и в пределах транспортных узлов крупных мегаполисов.

2. Тарифное регулирование.

Одним из важных факторов возможности организации контрейлерных перевозок является формирование эффективной клиентоориентированной тарифной политики. При этом следует исходить из того, что сегодняшнее тяготение контейнеризированных грузов к автоперевозкам обусловлено изначально неравными условиями межтранспортной конкуренции. Это связано с тем, что поддержание автомобильной дорожной сети лежит полностью на государстве (за исключением незначительного количества действующих и строящихся платных участков дорог), а содержание инфраструктуры железнодорожного транспорта включается в тариф и может в отдельных случаях достигать до 50% его величины. Следует отметить, что контрейлерные перевозки по железной дороге являются более выгодными для государства в целом, так как снижают экологическую нагрузку и позволяют снять нагрузку на автомобильную сеть, снизить эксплуатационные затраты на ее содержание, а также снимают напряжение на автомобильных пунктах погранперехода.

В условиях свободного ценообразования на рынке автомобильных перевозок при регулировании цен на железнодорожные перевозки достижение конкурентоспособности контрейлерных перевозок, на первом этапе, возможно только за счет установления исключительных тарифов для конкретных и наиболее востребованных направлений. В дальнейшем необходимо пересмотреть методику расчета этих тарифов с учетом технологии организации таких перевозок и габаритных характеристик подвижного состава с грузом. В настоящее время ведется работа по созданию тарифных условий для следующих перспективных направлений:

- Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва;
- Санкт-Петербург – Краснодар;
- Москва – Украина;
- Москва – Брест;
- Москва – страны Балтии;
- региональная линия в пределах крупного мегаполиса (на примере Московского транспортного узла ст. Электрогорск – ст. Дровнино).

3. Определение технико-технологических характеристик подвижного состава.

На основе анализа организации контрейлерных перевозок за рубежом следует определить возможность эксплуатации серийных контрейлерных

вагонов-платформ зарубежного производства на колее 1520 мм с последующей разработкой собственной универсальной платформы.

Пилотный проект опытной контрейлерной перевозки по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва на платформах финских железных дорог, планируемый к реализации ОАО «РЖД» в текущем году, позволит получить соответствующий практический опыт использования европейских платформ на железных дорогах ОАО «РЖД». Параллельно с этим проводятся работы по анализу габаритных и прочих возможностей сети для их пропуска. Кроме того, специализированными отраслевыми НИИ разрабатываются технико-технологические требования к конструкции контрейлерной платформы, технологии обслуживания контрейлерных поездов на технических станциях следования, а также в контрейлерных терминалах.

4. Создание современной инфраструктуры обеспечения контрейлерных перевозок.

Развитие контрейлерных перевозок должно быть обеспечено масштабным созданием обслуживающих их современных логистических терминалов. При этом нужно исходить из их технико-технологических характеристик, обеспечивающих конкурентоспособные преимущества контрейлерных перевозок, а именно:

- минимальная простота организации погрузо-разгрузочных работ;
- сокращение времени погрузо-разгрузочных работ;
- более высокий уровень обеспечения безопасности погрузочно-разгрузочных работ;
- сокращение эксплуатационных затрат в общей тарифной составляющей.

В целях оптимизации затрат, дальнейшего распределения грузопотоков пункты обработки контрейлеров целесообразно интегрировать в инфраструктуру многопрофильных терминально-логистических центров (ТЛЦ). Программа развития первой очереди сети ТЛЦ предусматривает, в частности, размещение 15-и центров в местах тяготения и распределения грузопотоков по территории Российской Федерации, а также создание 3-х «железнодорожных портов» в Балтийском, Азово-Черноморском и Приморском регионах.

Создаваемая сеть логистических центров должна быть объединена в рамках единого технологического процесса (электронный документооборот, унификация технологии погрузки-выгрузки и т.д.) на основе инновационных принципов взаимодействия различных видов транспорта.

5. Реализация инвестиционных механизмов.

Основным инвестиционным механизмом представляется государственно-частное партнерство (ГЧП), позволяющее обеспечить взаимовыгодное сотрудничество и сбалансированное достижение целей федеральных и региональных властей, владельцев инфраструктуры и перевозчиков. В частности, проектные работы и строительство обеспечивающей железнодорожной инфраструктуры, а также разработку конструкторской

документации и сертификацию универсальной контрейлерной платформы целесообразно осуществить за счет федерального и региональных бюджетов. Обеспечение вышеуказанных условий станет мощным стимулирующим фактором для прихода на рынок контрейлерных перевозок частного капитала, появления надежного и стабильного заказчика на подвижной состав.

Помимо этого дополнительное стимулирование может быть осуществлено в форме предоставления налоговых льгот, низкопроцентных займов и ссуд, внедрения практики контрактов жизненного цикла, договоров концессии и т.д. На этих условиях можно ожидать прихода на российский транспортный рынок крупных международных игроков, способных привлечь инновационные технологии и обеспечить развитие транспортно-логистического сектора в целом.

Основные выводы из сделанных выступлений заключаются в следующем:

Расчеты различных моделей организации контрейлерного бизнеса однозначно свидетельствуют о том, что его окупаемость и прибыльность возможна только при условии инвестиционной поддержки государства в части строительства обслуживающих терминалов, развития путевого хозяйства, а также в плане разработки, сертификации и налаживании серийного производства соответствующего подвижного состава. Признавая масштабность и инвестиционную емкость проектов развития инфраструктуры контрейлерных перевозок, государство, тем не менее, будет являться выгодоприобретателем в результате их реализации в следующих аспектах:

- повышение устойчивости транспортной системы;
- снижение экологической нагрузки;
- снижение нагрузки на автотранспортную сеть и расходов на ее содержание;
- повышение безопасности движения автотранспорта;
- создание новых рабочих мест и улучшение условий труда водителей большегрузных автомобилей;
- повышение уровня конкурентоспособности российских предприятий реального сектора экономики за счет снижения транспортных издержек;
- расширение налоговой базы за счет развития новых направлений бизнеса.

Создание инфраструктуры контрейлерных перевозок позволит в рамках государственно-частного партнерства привлечь частный капитал в такие виды бизнеса, как операторская деятельность подвижного состава, управление терминальными услугами, оказание логистических, брокерских и иных услуг.

В результате начатой ОАО «РЖД» работы в течение 2011 года будет завершена разработка технологических решений для системы «платформа – терминал», определена технология, разработаны тарифные условия и внутриотраслевые нормативные акты, регулирующие курсирование контрейлерных поездов на сети ОАО «РЖД».

II. По итогам состоявшегося обсуждения Комитетом и Комиссией принято решение обратиться к федеральным органам исполнительной власти с предложением разработать и принять нормативных акты и реализовать практические меры для организации контрейлерных перевозок на пространстве 1520:

1. К Федеральному Собранию Российской Федерации, Правительству Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации:

1.1. Внести поправки в проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», устанавливающие понятие «контрейлер», «контрейлерная перевозка» и регламентирующие особенности (условия) данных перевозок.

1.2. При обсуждении проекта федерального закона «О транзите грузов через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты, связанные с организацией транзитных перевозок» учесть предложения по изменениям в проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», связанные с установлением понятий «контрейлер», «контрейлерная перевозка» и регламентированием таких перевозок.

1.3. Разработать и унифицировать (по аналогии с зарубежными) нормативно-правовые акты, регламентирующие курсирование большегрузных трейлеров по автомобильным дорогам и стимулирующие перевозки трейлеров на специализированных железнодорожных платформах.

2. К Министерству транспорта Российской Федерации и к ОАО «РЖД»:

2.1. В 2011 - 2012 годах разработать и согласовать Концепцию организации контрейлерных перевозок на пространстве 1520, включая предложения по организационно-правовым, технологическим и экономическим решениям, а также представить обоснование инвестиций в рамках государственно-частного партнерства.

2.2. Рассмотреть вопрос о необходимости нормативного закрепления особенностей организации и осуществления контрейлерных перевозок.

3. К Министерству транспорта Российской Федерации, к Министерству финансов Российской Федерации и к Министерству экономического развития Российской Федерации:

3.1. На основе подготовленной Концепции организации контрейлерных перевозок на пространстве 1520 представить в Правительство Российской Федерации предложения по включению подпрограммы «Развитие контрейлерных перевозок в Российской Федерации» в ФЦП «Развитие

транспортной системы России на 2010-2015 годы», утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 г. № 377.

3.2. Проработать вопросы экономического стимулирования грузовладельцев к пользованию железнодорожным транспортом для осуществления контрейлерных перевозок.

4. К Федеральной таможенной службе, к ОАО «РЖД»:

4.1. В 2011 - 2012 годах разработать и согласовать Программу развития и размещения на сети ОАО «РЖД» инфраструктуры таможенного оформления грузов.

4.2. Разработать унифицированные (по аналогии с зарубежными) правила таможенного оформления экспортно-импортных и транзитных грузов, находящихся в трейлерах, и самих трейлеров, обеспечивающие минимальное время прохождения таможенных процедур при пересечении государственной границы Российской Федерации и государств Таможенного союза.

5. К Федеральной службе по тарифам, к ОАО «РЖД»:

В 2011 году разработать и согласовать тарифные условия на пилотных направлениях, стимулирующие контрейлерные перевозки, их последующий рост и развитие.

6. К Союзу машиностроителей России:

Рассмотреть возможность производства специализированных платформ для осуществления контрейлерных перевозок.

7. К АСМАП, руководителям автомобильных компаний:

7.1. Рассмотреть предложение ОАО «РЖД» о создании совместной компании по осуществлению контрейлерных перевозок.

7.2. Рассмотреть возможность создания пулов автомобильных компаний для совместного использования трейлеров с целью повышения эффективности их эксплуатации.

7.3. Руководителям автомобильных компаний дать предложения по технологии организации работы обменными парками трейлеров во внутреннем и в международном сообщениях.

8. К ОАО «РЖД»:

8.1. Проработать технологически и экономически варианты организации контрейлерных перевозок (с тягачами и без тягачей) на пилотных направлениях.

8.2. Информировать участников совместного заседания о результатах реализации пилотного проекта опытной контрейлерной перевозки по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва для использования в дальнейшей работе по организации таких перевозок на пространстве 1520.

О результатах обращений и поручений доложить на совместном заседании Комитета Государственной Думы по транспорту и Комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей по транспорту и транспортной инфраструктуре в период осенней сессии Государственной Думы 2011 года.

Руководитель Комиссии


В.И. Якунин

Председатель Комитета


С.Н. Шишкарёв