

# Законотворческая деятельность Минтранса в области железнодорожных грузовых перевозок

С. А. АРИСТОВ, статс-секретарь — заместитель министра транспорта Российской Федерации



**2011 г. стал первым годом реализации принятой Правительством РФ Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 г. Организация перевозок грузов осуществлялась ОАО «РЖД» при отсутствии у него грузовых вагонов. В течение года обострилась проблема обеспечения перевозок подвижным составом, снизилась эффективность использования парка грузовых вагонов. В настоящее время Минтранс России ведет работу, направленную на внесение изменений в нормативно-правовые акты, создание новых законов и правил перевозок, необходимых для новой модели рынка.**

На 31 декабря 2011 г. парк грузовых вагонов составил свыше 1 млн ед., из которых более 900 тыс. ед. (91 % от всего парка) не принадлежит ОАО «РЖД».

В течение 2011 г., несмотря на достаточность фактического количества подвижного состава на сети, наблюдалось снижение обеспеченности ряда категорий перевозок подвижным составом. Наибольшие сложности возникли в связи с перевозками в универсальном подвижном составе (полувагонах), наиболее востребованном для отправок массовых, низкостоимостных грузов. Правительство было вынуждено практически в «ручном» режиме решать проблемы с обеспечением вывоза грузов отдельных категорий.

Уровень эффективности использования парка грузовых вагонов снизился, что обусловлено причинами объективного и субъективного характера:

- увеличением среднего времени простоя вагонов под грузовыми операциями;
- увеличением времени простоя вагонов на сортировочных станциях.

## Изменения в правилах перевозок

В целях решения указанных проблем 3 октября 2011 г. был принят приказ Минтранса России № 258 о внесении комплексных изменений в правила перевозок грузов железнодорожным транспортом. Он позволит снять часть

проблем и создать условия для повышения эффективности работы парков грузовых вагонов.

Приказ в целом вступил в силу 28 октября прошлого года, а отдельные его положения, касающиеся увязки перемещения порожнего вагона с последующим процессом перевозки груза в этом вагоне, — 18 января текущего года.

Отлагательный срок вступления в силу касается положений, определяющих:

- право перевозчика отказать в согласовании указанных отправителем даты и времени приема собственного порожнего вагона при отсутствии согласованной перевозчиком заявки;
- требования о необходимости указывать сведения о согласованной перевозчиком на железнодорожной станции назначения вагона заявке на перевозку груза в вагоне указанного в накладной владельца;
- право перевозчика производить отцепку вагона по причине технической или технологической неисправности.

Отлагательные сроки вступления в силу ряда положений приказа обусловлены необходимостью подготовки участников перевозочного процесса к реализации новых правовых норм.

## Изменения в уставе

Минтранс России разработал также изменения в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», направленные на совершенствование законодательной базы.

В частности, законопроект:

- закрепляет принцип платности занятия инфраструктуры общего пользования вагонами вне процесса перевозки, в том числе за время ожидания подачи вагонов под погрузку/выгрузку;
- устанавливает экономические инструменты воздействия на пользователей услугами железнодорожного транспорта для обеспечения своевременной уборки с путей общего и необщего пользования порожних вагонов после выгрузки.

Эти законодательные решения позволят стимулировать владельцев вагонов более эффективно использовать вагон, исключить его непроизводительные простои, более рационально подходить к планированию предъявления грузов к перевозке и перемещению порожнего подвижного состава в места погрузки.

В настоящее время законопроект проходит согласование с причастными федеральными органами.

## Правовое регулирование переходного периода

Для выхода из сложной ситуации, связанной с обеспечением подвижным составом грузовых перевозок и неприспособностью существующей технологии управления перевозочным процессом к условиям отсутствия инвентарного парка, Правительство РФ в декабре прошлого года приняло решения по восстановлению централизованного управления вагонными парками на период до 31 декабря текущего года. Согласно Постановлению Правительства РФ от 20 декабря 2011 г. ОАО «РЖД» необходимо привлечь в аренду полувагоны универсального типа, находящихся в собственности или на ином законном основании у ОАО «ВГК».

При этом правительство дало ряд поручений Минтрансу России, Минэкономразвития России и ФСТ России по подготовке нормативных правовых актов, необходимых как для реализации

самого постановления, так и для повышения эффективности работы железнодорожного транспорта в целом.

В частности, Минтранс было поручено разработать:

- проекты нормативных правовых актов Правительства РФ, предусматривающие определение основ правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, их прав и обязанностей, а также принципов и порядка их взаимодействия с перевозчиками и иными участниками перевозочного процесса;
- порядок мониторинга обеспечения железнодорожным подвижным составом грузовладельцев и использования железнодорожного подвижного состава участниками перевозочного процесса;
- методику оценки эффективности использования железнодорожного подвижного состава, а также порядок информационного взаимодействия и обмена оперативными данными с обществом и другими участниками перевозочного процесса.

Такие проекты мы подготовили и направили на согласование в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти и организации.

Остановлюсь на наиболее значимом для рынка железнодорожных транспортных услуг проекте «Положения об основах правового регулирования деятельности операторов и их взаимодействия с участниками перевозочного процесса при перевозках грузов», которое подлежит утверждению Правительством РФ.

В этом проекте отражено видение правового положения оператора как участника перевозочного процесса с вытекающими отсюда обязанностями по обеспечению своевременного, безопасного и качественного оказания услуг в сфере перевозок грузов.

Проект направлен на:

- упорядочивание и систематизацию отношений между операторами железнодорожного подвижного состава и пользователями (определяется вид договора между оператором и потребителем — договор на оказание операторских услуг; раскрывается предмет договора на оказание операторских услуг и определяются существенные условия такого договора);
- формирование требований к операторам подвижного состава как к профессиональным участникам рынка (проектом закрепляется обязанность владеть подвижным составом, следить за его технической и коммерческой



пригодностью, иметь квалифицированный персонал);

- определение принципов работы операторов на рынке (взаимная заинтересованность и консолидация усилий участников перевозочного процесса, взаимная ответственность за выполнение принятых на себя обязательств, соблюдение условий конкуренции, развитие саморегулирования);
- формирование системы учета компаний-операторов (сведения о компаниях-операторах подлежат включению в специальный реестр);
- закрепление обязанности операторов по предоставлению подвижного состава перевозчикам для выполнения перевозок в случаях, устанавливаемых законодательством.

27 января текущего года в Минтрансе России состоялось публичное обсуждение проекта. В нем приняли участие операторы железнодорожного подвижного состава и некоммерческих организаций, представляющих их интересы, а также представители Минэкономразвития России, ФАС России, ФСТ России.

По итогам обсуждения, приняв во внимание значимость документа для участников рынка железнодорожных транспортных услуг, Минтранс России внес коррективы проект положения.

В связи с вышеупомянутым решением Правительства РФ необходимо отметить, что предусмотренная в постановлении схема управления вагонными парками является временной и будет использоваться до внедрения эффективной технологии управления вагонным парком в условиях множественности операторов подвижного состава и отсутствия инвентарного парка.

Данная позиция нашла отражение в протоколе заседания Правительственной комиссии по транспорту и связи, состоявшегося 29 ноября 2011 г.

### К новой технологии управления

Для обеспечения нормального функционирования рынка грузовых железнодорожных перевозок до конца текущего года предстоит разработать новую технологию управления перевозочным процессом, отвечающую параметрам Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 г. и учитывающую множественность участников перевозочного процесса.

Совершенствование системы управления должно носить комплексный характер.

Необходимо достичь повышения уровня маршрутизации и ритмичности перевозок, что позволит разгрузить сортировочные станции и оптимизировать использование маневрового подвижного состава.

Для этого следует:

- более активно переходить на новые принципы управления движением, в том числе за счет перехода на работу по «твердым» ниткам графика;
- в 2012 г. принять соответствующие тарифные решения, в том числе по увеличению дифференциации тарифов на перевозки повагонными и маршрутными отправками;
- обеспечить масштабное внедрение инновационных технологий управления движением и планирования грузовой работы, позволяющих повысить пропускные способности железнодорожных линий (системы интервального регулирования движения поездов с использованием спутниковых технологий, рейсовые модели планирования на основе системы MultiRail и другие подобные системы, в том числе апробированные за рубежом).

Заслуживает особого внимания вопрос внедрения в Российской Федерации института независимых перевозчиков, действующих наряду с ОАО «РЖД».

Напомним, что развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок является одной из ключевых задач Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, для выполнения которой Целевой моделью рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 г. предусмотрено создание правовых условий для начала деятельности частных перевозчиков на отдельных участках инфраструктуры российских железных дорог.

На вышеупомянутом заседании Правительства РФ было принято решение о том, что в настоящее время, до момента апробирования эффективной технологии управления вагонным парком в условиях множественности операторов, внедрение института локальных перевозчиков является преждевременным.

### Доступ к инфраструктуре в Едином экономическом пространстве

Необходимо отметить проводимую Минтрансом России работу по созданию нормативно-правовой базы в рамках реализации соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики от 9 декабря 2010 г.

В целях обеспечения экономической интеграции в сфере железнодорожного транспорта в соглашении закреплены обязательства сторон по открытию с 1 января 2015 г. взаимного допуска железнодорожных перевозчиков государств — участников Единого экономического пространства (Российская Федерация, Республика Беларусь, Республика Казахстан) на рынки услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В настоящее время проводится работа по формированию единой позиции Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан относительно содержания проектов правил доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Единого экономического пространства и правил оказания услуг инфраструктуры в рамках Единого экономического пространства. Данные проекты подготовлены в рамках развития упомянутого соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта.

На заседании трехсторонней российско-казахстанско-белорусской группы по разработке проектов правил, состоявшемся в начале февраля текущего года эксперты пришли к согласию о структуре данных документов и ос-

новных положениях, которые они должны содержать.

Ранее основные замечания российской стороны по проектам правил, подготовленным казахстанской стороной, состояли в следующем:

- недопустимо открытие доступа перевозчикам ко всем участкам инфраструктуры железнодорожного транспорта; определение таких участков должно осуществляться в соответствии с национальным законодательством;
- необходимо определить перечень конкретных услуг инфраструктуры, к которым открывается доступ.

\*\*\*

Направления нормативно-правового регулирования, которые сейчас разрабатываются Минтрансом РФ и Правительством РФ, должны способствовать повышению эффективности железнодорожного транспорта. При этом хочется надеяться, что сами организации железнодорожного транспорта, в чьих интересах создаются новые нормативно-правовые условия работы отрасли, будут также способствовать повышению ее эффективности путем внедрения новой техники и применения современных способов управления перевозочной деятельностью.

Международный конгрессно-выставочный проект  
НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ, ТЕХНОЛОГИИ И УСЛУГИ

17-18 апреля 2012  
**VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ  
ПО СПУТНИКОВОЙ НАВИГАЦИИ**  
[www.glonass-forum.ru](http://www.glonass-forum.ru)

международная выставка  
**НАВИТЕХ-2012**  
17-19 апреля 2012  
[www.navitech-expo.ru](http://www.navitech-expo.ru)

НАВИГАЦИЯ В ВАШЕ БУДУЩЕЕ

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР: НИС ГЛОНАСС  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР: РОССИЙСКИЕ КОСМИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ  
СТРАТЕГИЧЕСКИЙ СПОНСОР: КОНТЕНТ МАСТЕР  
СТРАТЕГИЧЕСКИЙ СПОНСОР: ТЕЛЕМАТИКА  
NOKIA  
ПроКонф  
ЭКСПОЦЕНТР МОСКВА

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНТЕРПРЕТЕР: РОССИЯ 24  
ГЛОНАСС  
BFM.RU  
N.T. BUSINESS FM  
ГОСМЕДИА  
ГИС АССОЦИАЦИЯ  
ИТС РОССИЯ

ЦВК «Экспоцентр» Москва, Россия