

# Повышение эффективности использования вагонов в грузоперевозках

А. Н. НЕДОСЕКОВ, заместитель министра транспорта РФ



**Идет очередной этап реформирования железнодорожного транспорта, на котором мы сталкиваемся с двумя важнейшими взаимосвязанными проблемами: снижением обеспеченности перевозок универсальным подвижным составом (полувагонами) и ростом конечной цены перевозки грузов в универсальном парке.**

**Н**а сегодняшний день для выполнения грузовой работы в меньших объемах нам требуется большее количество вагонов, чем в докризисный период. Такое положение дел свидетельствует о снижении эффективности использования вагонов и имеет несколько причин.

## Дольше и дальше

В связи с созданием дочерних компаний изменилась структура принадлежности парка. Сегодня известно, что к концу 2011 г. весь парк будет выведен в собственность частных компаний и у РЖД останется небольшая его часть, предназначенная для собственных технологических нужд сети.

Нужно отметить, что за период с 2007 по 2010 г. время нахождения вагонов в полном рейсе выросло в 2 раза. При этом существенный рост произошел преимущественно за счет увеличения времени нахождения вагонов на начальных и конечных операциях, т. е. сегодня на погрузку и выгрузку уходит значительная часть времени использования вагонов.

К сожалению, данная проблема присуща целому ряду отраслей, в том числе лесному и сельскохозяйственному комплексам. Сложилась ситуация, когда каждое сельхозпредприятие старается грузить вагон на собственных подъездных путях, а специализированный парк, который раньше существовал для погрузки, отсутствует. В результате по сравнению с показателями 2000 г. время погрузки зерна увеличилось в 3 раза: если раньше все свозилось на специализированный элеватор, то сейчас погрузки осуществляются у собственника, и каждый производитель везет вагоны к себе, в свой колхоз. То же самое происходит с перевозкой минеральных удобрений.

Кроме того, на сегодняшний день существенно возрастает дальность перевозок: при неизменности типов грузов мы начинаем возить их на более дальние расстояния. Объективная причина в данном случае — включение производственных мощностей добывающих компаний в вертикально интегрированные промышленные холдинги. Если раньше уголь и руду везли на металлургический завод с ближайших месторождений, то сегодня доставка осуществляется из разных областей и дальность расстояний не берется во внимание. Вследствие этого увеличиваются встречные грузовые потоки, и, к сожалению, заставить вертикально интегрированные холдинги работать по-другому мы не можем.

## Меньше вагонов — выше цена

Вторая причина состоит в сокращении рабочего парка вагонов, которое происходит в результате неисправностей, возникших по причине производственных браков, а также в связи с дефицитом вагонного литья. Кроме того, большое количество вагонов выбывает из-за завершения эксплуатационного срока.

Приходится признать, что в дальнейшем нам следует ожидать усугубления этой проблемы. Существующих на сегодняшний день мощностей вагоностроительных заводов не хватает. На совещаниях, проводимых Министерством транспорта совместно с Министерством промышленности и торговли, со стороны вагоностроителей прозвучали обещания, что увеличить объемы крупного вагонного литья и, соответственно, количества выпускаемых вагонов до необходимого уровня удастся только к 2012 г.

Стоимость вагона напрямую влияет на рост стоимости перевозки. Сегодня

наши операторские компании берут плату исходя из оценки не фактического груза, а времени использования вагонов. А поскольку последнее, как уже упоминалось, выросло почти в 2 раза (на 80 %), срок, за который приходится платить, также увеличился.

## В одну сторону

Наконец, третья причина снижения эффективности использования вагонов заключается в неравномерности количества международных перевозок по направлениям. В настоящее время происходит рост объемов перевозок в сторону морских портов, куда грузы везутся для перевалки. Таким образом, наблюдается фактическое преобладание односторонних перевозок: вагоны после разгрузки в портах обратно идут порожними.

Увеличение таких перевозок настолько существенное, что на сегодняшний день объемы грузов на портовых направлениях превышают те, что были во времена Советского Союза. В результате на подходах к портам перегружается инфраструктура железнодорожного транспорта, увеличивается время непроизводительного простоя вагонов на подходных путях в ожидании переработки.

Такое положение дел обусловлено тем, что уровень тарифов на перевозку грузов через российские порты ниже, чем через сухопутные погранпереходы. На сегодняшний день Минтранс, в том числе с Федеральной службой по тарифам, ведет работу, направленную на корректировку ситуации.

## Комплексный подход

В целях преодоления указанных проблем принимается целый комплекс мер.

Во-первых, это меры инновационно-технологического характера, которые направлены на то, чтобы существенно улучшить управление вагонными парками. Имеются в виду такие механизмы, как долгосрочное планирование перевозок, повышение маршрутизации, сокращение времени оборота, форми-



рование перевозчиком единой информационной площадки.

Во-вторых, принимаются меры, нацеленные на совершенствование правового регулирования. Подготовлен ряд нормативных актов, которые должны стимулировать уменьшение числа порожних

пробегов и сокращение времени излишнего простоя вагонов. В частности, будет увеличена плата за непроизводительный простой на путях, и гонять порожние вагоны станет невыгодно.

В-третьих, здесь необходимо назвать меры экономического характера, пре-

дусматривающие сближение уровня тарифов на перевозку порожних вагонов из-под грузов различного класса, поскольку сегодня после перевозки грузов второго или третьего класса вагоны простаивают в ожидании груза первого класса.



20-21 сентября 2011  
Санкт-Петербург

В рамках Проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ»  
«Санкт-Петербург – морская столица России»

## IV Международная конференция Транспортно-транзитный потенциал

### ВОПРОСЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ:

- Развитие международных транзитных и внутрироссийских грузовых перевозок
- Формирование единого таможенного пространства в рамках Таможенного Союза
- Развитие транспортных проектов ШОС
- Особенности импорта и экспорта грузов различных категорий
- Снижение административных, таможенных, инфраструктурных барьеров
- Влияние транспортной системы на реализацию крупных инвестиционных проектов
- Продвижение и стимулирование инноваций в области транспорта и логистики

### УЧАСТНИКИ КОНФЕРЕНЦИИ:

Государственная Дума  
Минтранс России, Минпромторг России,  
Минрегион России, Росграница, ФТС, ФАС, ФСТ  
Руководители транспортной отрасли более 30 регионов  
Крупные промышленные компании – грузовладельцы  
Компании, осуществляющие морские, автомобильные,  
железнодорожные перевозки  
Логистические компании  
Банки, инвестиционные, страховые, лизинговые компании  
Представители стран ЕврАзЭС, ШОС, международных  
неправительственных организаций  
Посольства и генеральные консульства



Оператор конференции

Conference Point

тел.: +7(812) 327-93-70,  
+7(812) 370-16-02

[www.global-port.ru](http://www.global-port.ru)

