



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012
Тел.: (495) 626-10-00, факс: (495) 626-90-38
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

21.03.2012 № АН-25/2856

На № _____ от _____

Председателю Объединенного
ученого совета
ОАО
«Российские железные дороги»

Б.М. Лapidусу

О Концепции организации контрейлерных перевозок

Уважаемый Борис Моисеевич!

Минтранс России рассмотрел «Концепцию организации контрейлерных перевозок на «Пространстве 1520»» (далее - Концепция), поступившую письмом Объединенного ученого совета ОАО «РЖД» от 28 февраля 2012 года № ОУС-06/373, и сообщает.

В настоящее время развитие транспортной системы, как на территории Российской Федерации, так и на территории стран Таможенного союза и «Пространства 1520» требует усилий государства, направленных на повышение качества транспортных услуг, в связи с чем, идея широкого освоения контрейлерных перевозок с применением новых видов транспортно-технологического оборудования, заслуживает одобрения и всестороннего внимательного изучения. Организация регулярных контрейлерных маршрутов на основных направлениях перевозок грузов автомобильным транспортом может смягчить проблему недостатка пропускной способности федеральных и региональных автомобильных дорог общего пользования, уменьшить число жертв и размер ущерба от дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах, улучшить экологическую обстановку.

Развитие контрейлерных перевозок позволит наладить надежную транспортно-технологическую систему, обеспечивающую бесперебойную и своевременную доставку грузов на основе применения специализированных высокоэффективных перегрузочных комплексов.

В этих целях в области нормативно-правового регулирования организации контрейлерных грузоперевозок необходимо обеспечить разработку с участием федеральных органов исполнительной власти и заинтересованных организаций проект Правил вывоза (завоза) грузов на станции железных дорог, морские и речные порты, аэропорты порожних и груженых контрейлеров, прицепов, полуприцепов, автомобилей, автотракторной и сельскохозяйственной техники.

Необходимость повышения конкурентоспособности перевозок железнодорожным транспортом, привлечения на железнодорожный транспорт высокодоходных категорий грузов, привлечения инвестиций в развитие терминально-складского комплекса и модернизацию подвижного состава не достаточно отражена в таких основополагающих стратегических документах, как Транспортная Стратегия Российской Федерации на период до 2030 года и Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

В то же время, Концепция содержит ряд неточностей, а цифры, приводимые в качестве финансово-экономического обоснования Концепции, требуют тщательной проверки. Так, например, в таблице 3.3 (стр. 34) приведена протяженность дорог I категории в России 49935 км, что не соответствует действительности. Данная протяженность скорее характеризует протяженность российских автомобильных дорог общего пользования федерального значения.

В таблице 3.7 (стр. 40) приведены размеры сборов платы за 1 км с грузовых транспортных средств в различных европейских странах и указано, что это платные дороги. Данная информация не корректна, поскольку указанные тарифы не имеют отношения к платным дорогам, а взимаются с грузовых транспортных средств на определенных государствами ЕС дорогах общего пользования.


В конце пункта 3.2 (стр. 41) указано, что ужесточение экологических требований, а также требований по организации труда водителей и безопасности дорожного движения приведет к росту стоимости перевозок минимум на 15-25% и увеличению времени доставки на 12-15%. Однако, данное мнение не подкреплено расчетами.

На рис.4.3. (стр. 50) авторы Концепции приводят оценку Европейской интермодальной ассоциации относительно конкурентоспособности интермодальной перевозки по сравнению с автомобильной в зависимости от дальности транспортировки груза. Точка пересечения графиков находится на дистанции 650 км. Однако, далее разработчики Концепции не говорят, насколько эта оценка применима к условиям в России.

Определяя целевую группу потребителей своей услуги по контейнерным перевозкам, авторы относят к ней всех владельцев транспортных средств типа «автофургоны» и «седельные тягачи», но представленные материалы не содержат анализа по протяженности типовых маршрутов для перевозки грузов автомобильным транспортом. Поэтому размер «целевой группы» потребителей услуги в 850 тыс. единиц транспортных средств требует дополнительного обоснования.

Полагаем также, что проект данной Концепции необходимо направить на отзыв в ассоциации и союзы экспедиторов, перевозчиков и предпринимателей.

В связи с изложенным, Минтранс России считает возможным поддержать проект Концепции, с учетом проработки указанных замечаний.

С уважением,
 А.Н. Недосеков