



# 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**