Г.Е. Давыдов,

д.э.н., профессор,

Главный редактор

ж-ла «Бюллетень транспортной информации»

**Независимые перевозчики грузов**

**на инфраструктуре ОАО «РЖД»:**

**с чего начать?**

**1. Законодательство РФ о деятельности независимых перевозчиков грузов на не принадлежащей им железнодорожной инфраструктуре**

Законодательство РФ о железнодорожном транспорте предусматривает раздельное функционирование и развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее – инфраструктура) и перевозок грузов железнодорожным транспортом, а также самостоятельный оборот услуг инфраструктуры и по перевозкам грузов на соответствующих рынках.

Об этом гласят 11 статей федерального закона ФЗ-17 «О железнодорожном транспорте в РФ» и 37 статей федерального закона ФЗ-18 «Устав железнодорожного транспорта РФ». В более детализированной форме порядок доступа перевозчиков грузов к услугам инфраструктуры, порядок установления договорных отношений между владельцами инфраструктур и перевозчиками, порядок тарификации услуг инфраструктуры для перевозчиков грузов описаны в:

- Правилах оказания услуг инфраструктуры, утв. Постановлением Правительства РФ № 703 от 20.11.2003;

- Правилах недискриминационного доступа к инфраструктуре, утв. Постановлением Правительства РФ № 711 от 27.11.2003;

- Правилах применения платы за использование инфраструктуры РЖД, утв. Приказом ФСТ № 182-т/1 от 29.07.2011 (зарегистрирован в Минюсте РФ 03.10.2011 № 21961).

И к формулировкам законов, и к положениям Правил, утвержденных Правительством РФ, и к 4 разделу Прейскуранта №10-01 есть немало вопросов и обоснованных претензий. Однако, невозможно отрицать тот факт, что отраслевое законодательство не препятствует деятельности независимых перевозчиков на инфраструктуре ОАО «РЖД». Отрицать невозможно, но игнорировать эти важнейшие положения законодательства оказывается вполне возможно, что и наблюдается на протяжении длительного периода времени: никакие перевозчики грузов так и не поехали по инфраструктуре ОАО «РЖД», - ни дочерние общества самого ОАО «РЖД», ни иные, не аффилированные с ним организации.

Важно обратить внимание на то, что разделение инфраструктурной и перевозочной деятельности касается исключительно ОАО «РЖД». Прочие организации не располагают инфраструктурой, и поэтому разделять там нечего. Необходимость разделения инфраструктурной и перевозочной деятельности в составе ОАО «РЖД» ни коим образом не регламентирована. Надо ли их разделять в структуре ОАО «РЖД» или не надо, - это должен решать Совет директоров компании, а с учетом принадлежности ее акций РФ, – должно решать Правительство РФ.

Важно подчеркнуть, что ни в Программе реформирования, которая действовала до 2010 года, ни, - тем более, - в федеральных законах нет никаких оговорок или условий о том, что выход независимых перевозчиков на инфраструктуру ОАО «РЖД» возможен только после разделения этих видов деятельности внутри холдинга ОАО «РЖД».

Необходимо учесть и тот факт, что несмотря на отсутствие (пока) на инфраструктуре ОАО «РЖД» независимых перевозчиков грузов, имеется весьма длительный опыт работы на этой инфраструктуре т.н. «собственных поездных формирований», то есть, грузовых поездов, составленных из вагонов операторов подвижного состава, во главе которых так же используются локомотивы операторов. Так, в нынешнем году исполняется 20 лет с начала работы оператора «Линк-ойл-СПб» (сейчас – АО «Трансойл»). То есть, опыт, по крайней мере, инвестиционного и технологического взаимодействия владельца инфраструктуры и операторов СПФ, эксплуатирующих собственные локомотивы, есть. Причем, наиболее крупные операторы СПФ (то же АО «Трансойл» и ООО «БалтТрансСервис») работают устойчиво.

В чем состоят препятствия для реализации положений законодательства о деятельности перевозчиков грузов на инфраструктуре ОАО «РЖД»?

До 2006 года никаких принципиальных возражений против такой деятельности не выдвигалось. Напротив, - в Минтрансе России, в Росжелдоре и в ОАО «РЖД» велись работы по уточнению положений законов и других нормативных актов с целью обеспечить работу перевозчиков грузов на инфраструктуре ОАО «РЖД». Однако, с 2007 года, после одобрения 1 Целевой модели, появились опасения (возражения), которые к настоящему времени укрупненно можно свести к двум:

а) независимые перевозчики отберут у ОАО «РЖД» объемы перевозок высокодоходных грузов, в результате чего у компании усилится дефицит средств для поддержания и развития инфраструктуры;

б) независимые перевозчики будут в условиях конкуренции произвольно эксплуатировать свои магистральные локомотивы, что понизит эффективность работы локомотивного парка ОАО «РЖД», и вызовет дезорганизацию управления движением поездов.

По поводу первого опасения необходимо отметить, что поскольку в данном случае мы ведем речь о первых (или даже «самых первых») шагах в деятельности независимых перевозчиков, то доля объема перевозок и грузооборота, о которой можно говорить для такого начального этапа их работы, заведомо незначительна, и о существенной потере объемов перевозок, осуществляемых ОАО «РЖД», говорить не приходится. Тем не менее, высказать одно соображение по данному опасению (возражению) представляется уместным.

В опубликованных в последнее время в связи с обсуждением очередной версии Целевой модели рынка грузовых ЖД перевозок до 2021 года оценках потерь ОАО «РЖД» доходов от перевозок грузов в случае открытия доступа к инфраструктуре для независимых перевозчиков были названы цифры от 120 до 150 млрд. руб. в год[[1]](#footnote-1).

Если оценить, что означает сокращение доходов от грузовых перевозок на 120 – 150 млрд. руб. в год, то необходимо учесть, что все эти потери в принципе могут быть связаны исключительно с доходами в части локомотивной составляющей провозных тарифов, так как доходов от использования собственных вагонов ОАО «РЖД» при перевозках грузов в настоящее время не имеет, а доходов от оказания услуг инфраструктуры не потеряет в любом случае, кто бы ни был перевозчиком. Но такие потери доходов (120 – 150 млрд. руб.) в части локомотивной составляющей при грузовых перевозках для ОАО «РЖД» совершенно нереальны, так как они возможны только, если прекратится работа примерно четверти всех локомотивов, задействованных в грузовом движении. Такой сценарий невозможен в принципе, так как никакие сторонние перевозчики не в состоянии одномоментно сформировать собственный парк локомотивов, и заменить локомотивную тягу ОАО «РЖД» в таких объемах.

Также необходимо учитывать, что при сокращении объема перевозок, эквивалентного 120 – 150 млрд. руб. тарифного дохода, должны бы в принципе экономиться зависящие расходы в соответствующей сумме. Например, при уровне зависящих расходов в затратах на грузовые перевозки по отчету ОАО «РЖД» за 2016 год[[2]](#footnote-2) (57%) и уменьшении объема перевозок и тарифного дохода на 120 млрд.руб., экономия переменных издержек составит 63 млрд.руб.

 Это соображение приводит к выводу о необходимости более точной и конкретной постановки вопроса: что именно и как изменится в структуре видов деятельности ОАО «РЖД», если решение о начале работы независимых перевозчиков на инфраструктуре ОАО «РЖД» будет принято, и начнется его реализация. Можно предположить, что с учетом существенной экономии текущих издержек на перевозки грузов, а также расширения объемов и повышения стоимости оказания платных услуг для перевозчиков (аренда локомотивов и локомотивных бригад, оказание услуг локомотивной тяги аналогично пассажирским перевозчикам и др.) потери прибыли от грузовых перевозок в ОАО «РЖД» не будет, и стало быть ресурсы для развития инфраструктуры не сократятся.

**2. Необходимые условия (требования) начала работы независимых перевозчиков грузов железнодорожным транспортом (ЖДТ)**

Второе из упомянутых выше опасений (возражений), что независимые перевозчики со своей магистральной тягой могут вызвать дезорганизацию управления движением, представляется существенным, и его необходимо учитывать.

Для этого следует обратить внимание на ситуацию в сфере пассажирских перевозок.

В этой сфере работает не только ОАО «РЖД», но и другие перевозчики. В большинстве своем они аффилированы с ОАО «РЖД». В перевозках скоростными и высокоскоростными поездами работает только ОАО «РЖД». В перевозках в дальнем следовании львиную долю перевозок осуществляет ОАО «ФПК», хотя небольшие объемы перевозок выполняют ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс», АО «Транс-класс-сервис». В сегменте пригородных перевозок работают 25 пассажирских пригородных компаний (ППК) и ОАО «РЖД» (в лице Дирекции скоростного сообщения).

Возникает вопрос: почему им (пассажирским перевозчикам) можно, а перевозчикам грузов нельзя?

Субъективные причины есть, но назвать их сложно, а объективные причины видятся следующие:

1. Пассажирские перевозчики работают по установленным расписаниям движения поездов, то есть, обращение их поездов заранее предопределено и регламентировано. По этой причине за ними закреплены определенные ресурсы инфраструктуры (нитки графика). В результате и перевозчики знают свои права и обязанности, и владелец инфраструктуры знает, что от него требуется, и как ему организовать движение.

2. Доступ пассажиров к перевозкам железнодорожным транспортом осуществляется на основе конкретных предложений (оферт) перевозчиков. Из объявляемого ими расписания заранее известно - откуда, куда, во сколько и каким подвижным составом они осуществляют перевозки.

Таким образом, открыть доступ к инфраструктуре для перевозчиков грузов, по-видимому, можно, если они начнут свою перевозочную деятельность в сегментах рынка перевозок грузов, которые в технологическом отношении соответствуют технологии перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа, - то есть, поездами, курсирующими по определенным маршрутам и по определенным расписаниям.

**3. О развитии сегмента регулярных грузовых железнодорожных перевозок**

Согласно Распоряжению ОАО «РЖД» *«О назначении контейнерных поездов в графике движения грузовых поездов 2016/2017 года»* в настоящее время предусмотрено около 300 маршрутов таких поездов, включая несколько маршрутов по программе «Транссиб за 7 суток», а также несколько маршрутов рефрижераторных поездов.

Согласно *Регламенту организации контейнерных поездов* ОАО «РЖД» в дополнение к Распоряжению о назначении КП заинтересованные организации могут подавать свои заявки на выделение дополнительных расписаний таких поездов, которые рассматриваются тем же порядком, что и заявки на включение нужных расписаний в график движения. С их учетом реальное число выделенных расписаний намного превышает первоначальный их перечень.

Кроме того, действуют несколько десятков маршрутов в межгосударственном сообщении. Действуют также некоторое количество расписаний грузовых поездов (не контейнерных).

Согласно *Регламенту организации контейнерных поездов* (КП), действующему в ОАО «РЖД», заказчиком, технологическим и коммерческим партнером перевозчика выступает «*Организатор КП*», которым может быть «*грузоотправитель, экспедитор, оператор подвижного состава или иное лицо*». В исследовании, которое мы проводили в 2014 году, были проанализированы технологические операции, которые должны выполнять организаторы КП, и определены 4 возможные разновидности таких организаторов (ОКП), в зависимости от степени охвата ими технологических операций. Эти варианты работы ОКП находятся в диапазоне от операций, выполняемых на подъездных путях, до полного перечня начально-конечных операций по перевозке грузов (НКО) и, частично, движенческих операций на начальном отрезке перевозки. Таким образом, выяснилось, что ОКП может проявлять себя в отношениях с ОАО «РЖД» в диапазоне от «простого грузоотправителя» до «и.о. перевозчика».

Если обозначить ОКП как «договорного перевозчика», то такое разделение труда при перевозках грузов между договорным перевозчиком (ОКП) и технологическим (фактическим) перевозчиком (ОАО «РЖД») вполне соответствует Единым правилам («правовым предписаниям») к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ КОТИФ).

В статье 3 ЦИМ определяются некоторые понятия, используемые в этих правилах:

*«Согласно тексту настоящих Единых правовых предписаний термин:*

*а) «перевозчик» обозначает договорного перевозчика, с которым отправитель заключил договор перевозки на основании настоящих Правил, либо последующего перевозчика, который несет ответственность в соответствии с условиями данного договора;*

*б) «фактический перевозчик» обозначает перевозчика, который не заключал договора перевозки с отправителем, но которому перевозчик, предусмотренный в пункте «а)», доверил полностью или частично осуществить железнодорожную перевозку».*

На рынке железнодорожных грузовых перевозок Российской Федерации в сегменте регулярного грузового движения (РГД) имеются предпосылки для распространения схемы технологического и коммерческого взаимодействия наших отечественных перевозчиков, аналогичной схеме взаимодействия перевозчиков по схеме ЦИМ КОТИФ. Предпосылки эти видятся в том, что самодостаточных перевозчиков КП и ГП, пока нет. Однако, есть организаторы КП и ГП, которые могут выполнять значительную часть НКО и фактически обеспечивают привлечение грузов и вагонов для перевозок КП и ГП.

При этом, договорной перевозчик должен будет продавать вагонные и грузовые места в КП и ГП, оформлять (как перевозчик) перевозочные документы, принимать грузы и контейнеры к перевозке, формировать и расформировывать составы КП и ГП. Но граница между договорным (ОКП) и фактическим перевозчиком (ОАО «РЖД») при осуществлении перевозки останется там же, где находится граница между перевозчиком и грузоотправителем, - на станции отправления, а на финише перевозки – на станции назначения. Потому, что договорной перевозчик услугами инфраструктуры не пользуется, собственной магистральной тяги не эксплуатирует.

На основании изложенного, целесообразно продолжить имплементацию ЦИМ КОТИФ на железнодорожном транспорте РФ. В качестве первоочередного сегмента, в котором необходимо применение норм о кооперации перевозчиков при железнодорожных перевозках грузов следует рассматривать сегмент регулярного грузового движения.

**4. О некоторых «не контейнерных» сегментах рынка перевозок грузов ЖДТ, в которых возможно начало деятельности независимых перевозчиков**

В результате работы, выполненной в 2015 году ОЖДПС (отв. исполнитель – Д.Л. Семенкин) по заказу АО «СПбМТСБ» с нашим участием, были выявлены 36 направлений устойчивых грузопотоков нефтяных грузов. Эти направления охватывали 13 станций отправления и 24 станции назначения. Эти устойчивые грузопотоки дают возможность ввода в обращение около 400 регулярных грузовых поездов в среднем в месяц. Между тремя группами назначений (внутренние, на припортовые станции и на пограничные переходы) эти поезда распределяются следующим образом (табл. 1).

Преобладание экспортных направлений перевозок нефтегрузов по отношению к перевозкам их для внутреннего потребления отражает объективный факт экспортной ориентации нефтехимической промышленности в России.

Если выделить три количественных уровня: до 10 поездов в месяц, от 10 до 19 поездов в месяц и от 20 и выше поездов в месяц, то по указанным выше группам назначений 399 регулярных грузовых поездов распределятся следующим образом (табл. 2).

Данные табл. 1 показывают, что крупные устойчивые грузопотоки имеют место только среди экспортных перевозок через российские морские порты. Да и в этой группе насчитывается всего 4 грузопотока в направлении С-Петербургской группы морских портов. Можно предположить, что в общих объемах доставки нефтепродуктов для перевалки через эту группу морских портов доля доставки регулярными грузовыми поездами может быть весьма заметной.

Таблица 1

**Распределение среднемесячного числа регулярных грузовых поездов с нефтегрузами по группам назначений перевозок**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Группы назначений перевозок** | **Среднемесячное число регулярных грузовых поездов, шт.** | **Общее число грузопотоков по группам назначений перевозок, шт.** | **Среднее количество регулярных грузовых поездов в расчете на 1 грузопоток по группам назначений перевозок, шт.** |
| На припортовые железнодорожные станции российских морских портов | 310 | 22 | 14 |
| На железнодорожные станции внутри территории России | 58 | 10 | 6 |
| На железнодорожные станции пограничных переходов России с сопредельными государствами | 31 | 4 | 8 |
| В целом по перевозкам нефтегрузов регулярными грузовыми поездами | 399 | 36 | 11 |

В отношении остальных экспортных направлений таких же крупных грузопотоков не выявлено, и возможная доля регулярных грузовых перевозок в доставке нефтепродуктов в южную группу портов России и в порты Дальнего востока будет невелика. То же самое можно отметить и в отношении перевозок через пограничные переходы.

Среди грузопотоков на станции внутри российской территории обращают на себя внимание стабильные грузопотоки на железнодорожные станции в Москве (Бирюлево) и в Московской области (Космос, Мытищи, Нара, Софрино). Значительная концентрация потребления нефтепродуктов в Москве и Московской области указывает на целесообразность анализа транспортно-экономических связей столичного региона на предмет организации интегрированных торгово-распределительных систем, составной частью которых могли бы стать регулярные железнодорожные перевозки конкурирующих перевозчиков. В чем-то аналогичная картина (в меньшем объеме) просматривается и в перевозках нефтепродуктов для внутреннего потребления в Краснодарском крае.

Таблица 2

**Распределение устойчивых грузопотоков нефтегрузов по размерам движения**

|  |  |
| --- | --- |
| **Группы назначений перевозок** | **Группы численности грузовых поездов** |
| **До 10 поездов в месяц** | **От 10 до 19 поездов в месяц** | **От 20 поездов в месяц и выше** |
| **грузопотоки** | **поезда** | **грузопотоки** | **поезда** | **грузопотоки** | **поезда** |
| На припортовые железнодорожные станции российских морских портов | 13 | 82 | 5 | 62 | 4 | 166 |
| На железнодорожные станции внутри территории России | 9 | 48 | 1 | 10 | 0 | 0 |
| На железнодорожные станции пограничных переходов России с сопредельными государствами | 4 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| В целом по перевозкам нефтегрузов регулярными грузовыми поездами | 26 | 161 | 6 | 72 | 4 | 166 |

**5. Переход от доступа грузоотправителей к перевозкам по их заявкам к привлечению грузов перевозчиками по собственным предложениям (офертам). Организованные торги перевозками грузов.**

При грузовых перевозках основной формой доступа грузоотправителей к перевозкам является подача заявок перевозчику, ОАО «РЖД» и последующее согласование их (ст. 11 ФЗ-18). Причем сейчас эта схема доступа усложнена необходимостью предварительного подбора вагонов для перевозок, который, наряду с подачей заявок, является обязанностью грузоотправителя.

Предположим, что «шлагбаум» подняли, и на рынок перевозок грузов устремились какие-то перевозчики грузов ЖДТ (не относящихся к сегменту РГД). Они, допустим, заключили с ОАО «РЖД» договоры на оказание услуг инфраструктуры по форме согласно Правилам оказания услуг инфраструктуры. У этих перевозчиков, которые инфраструктурой не владеют и которые попытались бы работать с владельцем инфраструктуры по Правилам оказания услуг инфраструктуры, и старались бы следовать порядку, установленному ст. 11 ФЗ-18, возникло бы явное и непреодолимое противоречие между сроками приема заявок от грузоотправителей и сроками подачи запросов на свои поезда, которые они подают владельцу инфраструктуры (п. 17 Правил оказания услуг инфраструктуры) в связи с необходимостью согласования своих запросов с владельцем инфраструктуры.

Таким образом, услуга по перевозкам грузов железнодорожным транспортом, выполняемая в порядке, предусмотренном ФЗ-18 (ст. 11), по регулируемым тарифам, является прерогативой перевозчика – владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта ОАО «РЖД», которому нет необходимости проводить согласование поступающих заявок на перевозку в сроки, установленные ст. 11 ФЗ-18, с отделённым от него владельцем инфраструктуры.

Очевидно, что при наличии единственного исполнителя услуги, к которому необходимо обращаться всем пользователям этой услуги, единственным способом организации продаж этой услуги является пресловутая очередь из пользователей. И поскольку нормами ГК РФ, антимонопольного, о естественных монополиях и о железнодорожном транспорте законодательства РФ установлено, что обслуживать в таких случаях надо по фиксированным тарифам всех, подавших заявки, то рынок сбыта этих услуг обречен находиться в состоянии превышения спроса над предложением, то есть хронического дефицита.

Поэтому на первых шагах перевозчики, о которых мы говорим, должны будут:

а) заранее и на длительный период договариваться с владельцем инфраструктуры о предоставлении им ресурсов инфраструктуры и оказании соответствующих услуг под строго определенную в технологическом отношении перевозку, а не под какие-то неизвестные перевозки, которые могут когда-то возникать по мере поступления заявок от грузоотправителей в соответствии со ст. 11 ФЗ-18;

б) выходить на рынок с предложениями и обращаться к грузоотправителям и экспедиторам с конкретными офертами по приобретению вагономест (грузовых мест применительно к контейнерным отправкам) в их поездах на конкретные даты по конкретным маршрутам.

Так и будут выглядеть услуги перевозчиков, работающих в сегменте РГД. При этом их услуги должны и будут иметь признаки «стандартности» и «унифицированности». Это свойство по аналогии с розничной торговлей можно назвать «магазинным».

Уместно задаться вопросом: как построить контрактацию (приобретение) заинтересованным лицом нужных ему мест в нужном ему регулярном грузовом поезде?

Можно продолжить традиционную практику, когда грузоотправители идут (в т.ч. по интернету «идут») к перевозчику (если их больше одного, то к перевозчикам) с вопросом: как у Вас ходят регулярные грузовые поезда и на каких условиях можно приобрести у Вас грузовое («вагонное») место? Этот процесс неизбежно будет медленным, долгим. Прежде всего, в смысле скорости актуализации поведения перевозчика (перевозчиков), адаптации его к уровню и интенсивности спроса.

С другой стороны, услуги регулярных грузовых перевозок вполне годятся для реализации их с помощью «магазина перевозок», работающего в режиме организованных торгов.

В отношении перевозок регулярными грузовыми поездами соблюдается и другое основное требование к товарам, реализуемым с помощью организованных торгов: на такие перевозки тарифы не обязаны, да и не должны быть регулируемыми. Они могут и должны устанавливаться в результате процесса организованных торгов, то есть в результате достижения баланса спроса и предложения.

Просматриваются следующие контуры «магазина перевозок»

 «Витрина» - это собранные на единой информационной площадке оферты перевозчиков РГД длительного действия:

- маршруты следования РГ поездов,

- состав РГ поездов по видам вагонов и грузовых мест;

- пункты остановок РГ поездов для грузовых операций,

- тарифы на перевозки по конкретным этапам маршрута следования;

- сроки доставки грузов по конкретным этапам маршрута следования;

- услуги терминалов в пунктах остановок РГ поездов, включая услуги хранения и накопления грузов, их консолидации, упаковки, маркировки и т.п.;

- длительность остановок РГ поездов в пунктах остановок для грузовых операций;

- сопутствующие услуги при заказе доставки грузов «от двери до двери».

«Прилавок» - это комплекс информационных и платежных сервисов для грузоотправителей, который включает, в том числе,

табло заполнения вагонных и грузовых мест по поездам различных перевозчиков;

справочную информацию о движении тарифных ставок за вагонные и грузовые места по итогам состоявшихся торговых сессий.

**6. О частных инвестициях в магистральную локомотивную тягу и об условиях эффективной работы частных локомотивных парков на инфраструктуре ОАО «РЖД»**

Вопросы использования частной локомотивной тяги не относятся к начальному этапу работы перевозчиков на не принадлежащей им инфраструктуре. Однако, эти вопросы в течение длительного периода привлекают внимание, являются предметом дискуссий, и по ним необходимо вырабатывать обоснованные предложения.

Начать следует с определения тех сфер применения частной локомотивной тяги, где она применялась в прошлом, и применяется в настоящее время, а также тех сфер, где она не применялась и не применяется.

В частности, локомотивы владельцев путей необщего пользования выполняют подачу и уборку вагонов, выходя, в том числе, на пути станций примыкания. Есть реальный опыт использования частных локомотивов во главе передаточных и вывозных поездов, а также при транспортировке. Наконец, имеется опыт успешной работы частных локомотивов по главе СПФ.

В то же время отсутствует опыт использования частных локомотивов во главе сборных участковых и сквозных поездов, сформированных из вагонов различной принадлежности.

В этой связи представляется целесообразным восстановить государственное лицензирование деятельности по перевозкам грузов и по оказанию услуг локомотивной тяги в отношении перевозок грузов, не относящихся к категории опасных. В соответствующих положениях, устанавливающих порядок лицензирования перевозочной деятельности, следует предусмотреть, что в лицензии на право перевозок грузов железнодорожным транспортом и оказания услуг локомотивной тяги должен быть указан конкретный перечень категорий поездов, применительно к которым могут использоваться принадлежащие ему локомотивы. Эта конкретизация позволит установить соответствие между технической, организационной и кадровой готовностью перевозчиков и соответствующей сферой их деятельности (сегментами рынка).

В области технического развития, развития производственных мощностей локомотивостроения и ремонта локомотивов необходимо провести анализ действующих Программ развития и инвестиционных программ с целью расширения модельных рядов тягового подвижного состава. Проектно-конструкторские организации и промышленные предприятия должны быть сориентированы на большее разнообразие возможных поездных технологий, в которых могут применяться те или иные образцы локомотивов. Общим требованием к их конструктивным параметрам должно стать требование эффективного применения в различных поездных технологиях, прежде всего, по показателям топливо- и энергопотребления в расчете на единицу грузовой работы, а также межремонтного пробега.

Производители локомотивов совместно с лизинговыми организациями должны начать оказывать услуги по гарантийному и после гарантийному техническому сопровождению выпущенной/проданной ими техники на протяжении жизненного цикла своей продукции.

Необходимо с самого начала работы перевозчиков, применяющих собственный локомотивный парк, предусматривать для них адекватные формы кооперации в использовании приобретаемых ими локомотивов. Очевидно, что упрощенные технологии применения локомотивов, когда они жестко привязаны исключительно к вагонам и грузам того перевозчика, которому принадлежат, могут снизить их производительность и стать причиной удорожания услуг по перевозкам.

В этой связи необходимо предусмотреть разработку Порядка совместного (кооперированного) использования и пополнения локомотивного парка независимых перевозчиков. Этим Порядком может быть, в том числе, установлено право перевозчика, инвестировавшего собственные средства в локомотивную тягу, на предоставление по его требованию определенного количества локомотиво-часов тягового подвижного состава из обменного (или кооперированного, или общего) парка локомотивов в течение установленного периода времени, а также предоставление кооперированным локомотивным парком лицам, инвестирующим в приобретение локомотивов и в развитие объектов локомотивного хозяйства, инвестиционных скидок от стоимости услуг локомотивной тяги.

**7. Об институтах коммерческой инфраструктуры рынка, необходимых для успешной работы независимых перевозчиков грузов ЖДТ**

Логическая модель коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок приведена на схеме.



1. Президент ОАО «РЖД» О.В. Белозеров: *«Главной целью первого этапа целевой модели рынка должна стать возможность компании за счёт точечных тарифных решений и повышения эффективности и прозрачности работы (в частности, для этого предусмотрено выделение структур в отдельные бизнес-единицы) увеличить доходы на 120–150 млрд руб. в год, чтобы иметь возможность самостоятельно содержать и развивать железнодорожную инфраструктуру»* (выступление на заседании комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) по транспорту и транспортной инфраструктуре от 23 мая 2017 г.). Цитата по публикации <http://www.railsovet.ru/news/industry_news/?ELEMENT_ID=8708>. [↑](#footnote-ref-1)
2. Консолидированная финансовая отчетность ОАО «РЖД» по МСФО за 2016 год. <http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#3>. [↑](#footnote-ref-2)