|  |
| --- |
|  |
| Распоряжение ОАО "РЖД" от 15.06.2009 N 1232р "Об утверждении Программы действий по развитию железнодорожных контейнерных перевозок с использованием Транссибирской магистрали на период до 2015 года" |
|  |

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 15 июня 2009 г. N 1232р

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ ПО РАЗВИТИЮ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ

ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ НА ПЕРИОД ДО 2015 ГОДА

В целях развития железнодорожных контейнерных перевозок с использованием Транссибирской магистрали:

1. Утвердить [Программу](#Par26) действий по развитию железнодорожных контейнерных перевозок с использованием Транссибирской магистрали на период до 2015 года (далее - Программа).

2. Руководителям причастных департаментов, управлений, филиалов и структурных подразделений обеспечить реализацию [Программы](#Par26).

3. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на старшего вице-президента Лапидуса Б.М.

Президент ОАО "РЖД"

В.ЯКУНИН

Утверждена

распоряжением ОАО "РЖД"

от 15 июня 2009 г. N 1232р

ПРОГРАММА

ДЕЙСТВИЙ ПО РАЗВИТИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ

ПЕРЕВОЗОК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

НА ПЕРИОД ДО 2015 ГОДА

1. Анализ текущего состояния контейнерных перевозок

с использованием Транссибирской магистрали

Российский рынок контейнерных перевозок является динамичным и активно развивающимся (за последние четыре года он рос в среднем на 20% в год) (рис. 1 - не приводится). Несмотря на это, в суммарном внешнеэкономическом грузопотоке России доля грузов, перевозимых в контейнерах, остается незначительной - чуть более 2%.

Другой характерной особенностью российского рынка контейнерных перевозок являются незначительные объемы транзитных перевозок, которые осуществляются только железнодорожным транспортом (3% рынка, или 154,8 тыс. ДФЭ) (рис. 2 - не приводится), из них:

- более 56% - это связи Казахстана и стран дальнего зарубежья;

- 16% - это связи Узбекистана и стран дальнего зарубежья;

- 8% - это связи между странами СНГ;

- 4% - это связи между странами дальнего зарубежья, в первую очередь Монголии и стран Европы.

Таким образом, спрос на российский экспорт транспортных услуг на мировом рынке контейнерных перевозок существует главным образом только в тех сегментах, в которых такая схема доставки является единственной.

Железнодорожные перевозки крупнотоннажных контейнеров по итогам 2008 года составили около 2,5 млн. ДФЭ (+15,8% к 2007 году, табл. 1), или 45% всего российского рынка перевозок крупнотоннажных контейнеров. При этом среднегодовые темпы прироста железнодорожных контейнерных перевозок за последние четыре года были ниже среднерыночных практически вдвое (+12,9% в год), что привело к сокращению доли железнодорожного транспорта на 10 п. п. по сравнению с 2005 годом. Это обусловлено недостаточно высокой динамикой внутренних перевозок крупнотоннажных контейнеров (+5% в год) при динамичном росте международных железнодорожных перевозок крупнотоннажных контейнеров в среднем на 22% в год.

Таблица 1

ДИНАМИКА И СТРУКТУРА ОБЪЕМОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

КРУПНОТОННАЖНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ ЗА 2005 - 2008 ГГ.

ПО ВИДАМ СООБЩЕНИЯ

                                                                                                                            (тыс. ДФЭ, %)

┌─────────────┬───────────────────────────┬─────────────────────────┬─────┐

│Вид перевозки│ Объем перевозок, тыс. ДФЭ │            Темп роста, %            │Доля,│

│                          ├──────┬──────┬──────┬──────┼─────┬─────┬─────┬───────┤    %, │

│                          │ 2005 │ 2006 │ 2007 │ 2008 │2006 │2007 │2008 │      в      │2008 │

│                          │            │            │            │            │          │          │          │среднем│          │

├─────────────┼──────┼──────┼──────┼──────┼─────┼─────┼─────┼───────┼─────┤

│Всего                │1713,2│1846,3│2130,0│2465,8│107,8│115,4│115,8│112,9    │100,0│

├─────────────┼──────┼──────┼──────┼──────┼─────┼─────┼─────┼───────┼─────┤

│в том числе: │            │            │            │            │          │          │          │              │          │

│ Внутренние    │977,8 │1050,1│1064,0│1131,1│107,4│101,3│45,9 │105,0    │45,9 │

│ перевозки      │            │            │            │            │          │          │          │              │          │

├─────────────┼──────┼──────┼──────┼──────┼─────┼─────┼─────┼───────┼─────┤

│Международные│735,4 │796,2 │1066,0│1334,7│108,3│133,9│125,2│122,0    │54,1 │

├─────────────┼──────┼──────┼──────┼──────┼─────┼─────┼─────┼───────┼─────┤

│в том числе: │            │            │            │            │          │          │          │              │          │

│ Импорт            │242,3 │313,8 │445,7 │577,8 │129,5│142,0│129,6│133,6    │23,4 │

├─────────────┼──────┼──────┼──────┼──────┼─────┼─────┼─────┼───────┼─────┤

│ Транзит [<\*>](../../Downloads/импорт.) │185,4 │114,7 │152,9 │154,7 │61,9 │133,3│101,2│116,1    │6,3    │

├─────────────┼──────┼──────┼──────┼──────┼─────┼─────┼─────┼───────┼─────┤

│ Экспорт          │307,7 │367,7 │467,4 │602,2 │119,5│127,1│128,8│125,1    │24,4 │

└─────────────┴──────┴──────┴──────┴──────┴─────┴─────┴─────┴───────┴─────┘

--------------------------------

<\*> При расчете среднегодовых темпов роста транзитных перевозок рассматривался период 2006 - 2008 гг., т.к. в объемах 2005 года учтен искажающий тенденции "скрытый" импорт.

В 2008 году по Транссибирской магистрали в международном сообщении было перевезено почти 0,6 млн. ДФЭ (+13,6% к 2007 году), или 44% от международных железнодорожных перевозок крупнотоннажных контейнеров (табл. 2). При этом влияние мирового финансово-экономического кризиса замедлило рост международных перевозок крупнотоннажных контейнеров по Транссибирской магистрали - в 2008 году на 37,9 п. п. по сравнению с 2007-м (в целом по сети - сокращение на 8,7 п. п.).

Таблица 2

ДИНАМИКА И СТРУКТУРА ОБЪЕМОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

КРУПНОТОННАЖНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ ПО ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

ЗА 2005 - 2008 ГГ. ПО ВИДАМ СООБЩЕНИЯ

                                                                                                                        (Темп роста, %)

┌─────────────┬───────────────────────┬───────────────────────────┬───────┐

│Вид перевозки│      Объем перевозок,        │              Темп роста, %              │ Доля    │

│                          │              тыс. ДФЭ                │                                                      │ [<\*\*>](#Par102), │

│                          ├─────┬─────┬─────┬─────┼─────┬─────┬─────┬─────────┤%, 2008│

│                          │2005 │2006 │2007 │2008 │2006 │2007 │2008 │в среднем│              │

├─────────────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────────┼───────┤

│Международные│326,6│341,2│517,0│587,2│104,5│151,5│113,6│121,6        │44,0      │

├─────────────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────────┼───────┤

│в том числе: │          │          │          │          │          │          │          │                  │              │

│ Импорт            │131,0│193,1│298,6│338,0│147,4│154,6│113,2│137,2        │58,5      │

├─────────────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────────┼───────┤

│ Транзит [<\*>](../../Downloads/импорт.) │126,0│39,9 │38,1 │28,8 │31,7 │95,5 │75,6 │85,0          │18,6      │

├─────────────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────┼─────────┼───────┤

│ Экспорт          │69,6 │108,2│180,3│220,4│155,5│166,6│122,2│146,8        │36,6      │

└─────────────┴─────┴─────┴─────┴─────┴─────┴─────┴─────┴─────────┴───────┘

--------------------------------

<\*> При расчете среднегодовых темпов роста транзитных перевозок рассматривался период 2006 - 2008 гг., т.к. в объемах 2005 года учтен искажающий тенденции "скрытый" импорт.

<\*\*> Доля в объемах перевозок крупнотоннажных контейнеров в целом по сети по видам сообщения.

Транзитные перевозки крупнотоннажных контейнеров по Транссибу составляют лишь 18,6% от всех транзитных перевозок крупнотоннажных контейнеров с тенденцией к дальнейшему сокращению (преимущественно связи Республики Корея с Узбекистаном и Казахстаном). Таким образом, транзитный потенциал Транссибирской магистрали сегодня практически не используется (приложение 1 - не приводится).

Интермодальные схемы перевозки контейнеров в связях стран дальнего зарубежья с участием российской транспортной системы продолжают оставаться неконкурентоспособными морскому маршруту несмотря на значительные усилия, предпринимаемые в последние годы компаниями, заинтересованными в привлечении транзитных контейнерных перевозок. Это меры, связанные с формированием элементов эффективной транспортно-логистической системы, - строительство логистических терминалов, современных портов и портовой инфраструктуры, повышение пропускной способности железнодорожного транспорта и т.д.

2. Анализ контейнеропригодных номенклатур грузов,

перевозимых в универсальном подвижном составе в направлении

Запад - Восток и Восток - Запад

Для анализа потоков контейнеропригодных грузов на сети Российских железных дорог отобраны контейнеропригодные грузы, перевозимые в крытых грузовых вагонах и полувагонах:

1. Номенклатура основных <1> контейнеропригодных грузов, перевозимых в крытом подвижном составе: автомобили, их части; бумага, включая целлюлозу; картофель, овощи и фрукты; лесные грузы; метизы; огнеупоры; продовольственные грузы; продукты перемола; сахар; соль; строительные грузы; химикаты, сода; химические и минеральные удобрения; хлопок; цветные металлы; черные металлы.

--------------------------------

<1> 90% в объеме перевозок в данном роде вагона.

2. Номенклатура основных [<1>](#Par114) контейнеропригодных грузов, перевозимых в полувагонах: лесные грузы (в части контейнеропригодных); лом черных металлов; машины, станки, двигатели; металлические конструкции; остальные и сборные грузы; промтовары народного потребления; соль; строительные грузы (в части контейнеропригодных); химикаты, сода (в части контейнеропригодных); химические и минеральные удобрения (в части контейнеропригодных); цветные металлы (в части контейнеропригодных); цемент (в части контейнеропригодных).

В 2008 году экспорт контейнеропригодных грузов по Транссибирской магистрали составил 2,3 млн. тонн, что эквивалентно 150 тыс. ДФЭ (около 15% от сетевого объема экспорта контейнеропригодных грузов). При этом с 2005 года объем перевозок контейнеропригодных грузов уменьшается ежегодно в среднем на 9%.

Половина экспортных объемов зарождается на станциях Восточно-Сибирской дороги, около четверти - на станциях Свердловской дороги. В первую очередь это продукция целлюлозно-бумажных комбинатов (35,4%), химические и минеральные удобрения (18,5%), лесные грузы (11,2%) и цветные металлы (11,2%) (рис. 3 - не приводится).

При переключении контейнеропригодных экспортных грузов в крупнотоннажные контейнеры экспортный груженый контейнеропоток Транссибирской магистрали может увеличиться до 250 тыс. ДФЭ.

В 2008 году импорт контейнеропригодных грузов по Транссибирской магистрали составил 0,7 млн. тонн, что эквивалентно 45 тыс. ДФЭ (около 8% от сетевого объема импорта контейнеропригодных грузов), увеличиваясь с 2005 года ежегодно в среднем на 30%.

Треть импортных объемов следует в Дальневосточный ФО, остальные объемы распылены по территории РФ. В структуре импорта преобладают огнеупоры (24,4%), строительные материалы (18,2%), химикаты и сода (14,6%) (рис. 4 - не приводится).

Станция Забайкальск обеспечивает более половины объемов перевозок контейнеропригодных экспортно-импортных грузов (приложение 2 - не приводится).

При переключении контейнеропригодных импортных грузов в крупнотоннажные контейнеры объемы импортных контейнерных перевозок могут составить до 320 тыс. ДФЭ. Таким образом, контейнеризация позволит уменьшить существующий дисбаланс контейнеропотоков.

3. Анализ современного состояния железнодорожной

транспортно-логистической инфраструктуры Транссибирской

магистрали с перечнем узких мест

Краткая характеристика направления

Транссибирская железнодорожная магистраль протянулась в широтном направлении от Москвы до российских тихоокеанских портов и имеет общероссийское значение, обеспечивая транспортно-экономические связи между центральными регионами страны, Поволжьем, Уралом, Сибирью, Забайкальем и Дальним Востоком и способствуя этим формированию и сохранению единого экономического пространства России.

Кроме того, Транссибирская магистраль вместе с железнодорожной линией Красное - Москва является основным звеном транспортного коридора Восток - Запад в пределах территории Российской Федерации.

Общее протяжение железнодорожного направления в транспортном коридоре Восток - Запад по маршруту Находка-Восточная - Хабаровск - Иркутск - Новосибирск - Омск - Тюмень - Екатеринбург - Пермь - Котельнич - Нижний Новгород - Москва - Красное составляет 9968 км.

Оно практически на всем протяжении имеет два пути, электрифицировано, оборудовано автоматической блокировкой, диспетчерской централизацией и оснащено волоконно-оптическими линиями связи и дополняющей их системой спутниковой связи.

Тяговое обслуживание

Тяга грузовых поездов на участках, электрифицированных на постоянном токе, осуществляется локомотивами ВЛ10 и ВЛ11 в/и, на переменном токе - электровозами серии 2ЭС5К, ВЛ85 и ВЛ80 различных модификаций.

Участки следования и приписка локомотивов:

1. Находка - Карымская, 3134 км - электровозы серии 2ЭС5К приписки Дальневосточной или Забайкальской дорог (конструкционная скорость 110 км/час).

2. Карымская - Мариинск, 2994 км - электровозы серии ВЛ85, ВЛ80Р приписки Красноярской или Восточно-Сибирской дорог (конструкционная скорость 110 км/час).

3. Мариинск - Дружинино, 1979 км - электровозы серии ВЛ10 в/и, ВЛ11 в/и приписки Свердловской, Западно-Сибирской, Южно-Уральской железных дорог (конструкционная скорость 100 км/час). На данном участке при необходимости реализации скорости до 120 км/час возможно использование электровозов 2ЭС6 или 2ЭС4 приписки Западно-Сибирской или Свердловской железных дорог.

4. Дружинино - Вековка, 1426 км - электровозы серии ВЛ80С приписки Горьковской дороги (конструкционная скорость 110 км/час).

5. Вековка - Вязьма, 544 км - электровозы серии ВЛ10 в/и, ВЛ11 в/и приписки Московской дороги (конструкционная скорость 100 км/час).

6. Вязьма - Брест, 854 км - электровозы серии ВЛ80С приписки Московской дороги и Белоруссии (конструкционная скорость 110 км/час).

Участки работы локомотивных бригад организуются в соответствии с распоряжением N 2297 от 07.12.07 "Об оптимизации технологии продвижения контейнерных перевозок".

Путевое хозяйство

Железнодорожное направление Находка - Красное для грузовых поездов по состоянию пути имеет средневзвешенные допускаемые скорости, приведенные в таблице 3.

Таблица 3

СРЕДНЕВЗВЕШЕННАЯ ДОПУСКАЕМАЯ СКОРОСТЬ НА УЧАСТКАХ

ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

(км/час)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Дороги | Развернутая  длина, км | Средневзвешенная  допускаемая скорость  грузовых поездов на  участке, км/ч, 2009              год [<\*>](#Par205) |
| Московская |  |  |
| Москва - Черусти | 355,2 | 79,0 |
| Москва - Красное | 985,5 | 79,6 |
| Московский транспортный узел | 108,1 | 78,8 |
| Горьковская |  |  |
| Черусти - Юдино - Дружинино | 2816,9 | 77,5 |
| Свердловская |  |  |
| Дружинино - Свердловск - Называевская | 1685,9 | 79,5 |
| Западно-Сибирская |  |  |
| Называевская - Московка - Инская -  Тайга - Мариинск | 2366,4 | 79,1 |
| Красноярская |  |  |
| Мариинск - Юрты | 1560,9 | 77,1 |
| Восточно-Сибирская |  |  |
| Юрты - Тайшет - Иркутск - Петровский  Завод | 2721,7 | 75,8 |
| Забайкальская |  |  |
| Петровский Завод - Архара | 4617,3 | 75,6 |
| Дальневосточная |  |  |
| Архара - Хабаровск - Амурский Залив -  Находка | 2903,1 | 73,5 |
| ИТОГО | 20121,0 | 76,7 |

--------------------------------

<\*> Без учета потерь скорости на торможение и разгон поезда при проследовании мест с ограничением скоростей по приказам начальников дорог.

Средневзвешенная допускаемая скорость грузовых поездов на участках Транссибирской магистрали составляет 76,7 км/ч (1840,8 км/сут.) при минимальной скорости 73,5 км/ч на участке Дальневосточной дороги Архара - Хабаровск - Амурский Залив - Находка. Максимальная скорость грузовых поездов установлена 90 км/ч на участках общим протяжением 151 км, а на всем остальном протяжении - 80 км/ч.

Лимитирующие полигоны в грузовом движении, обеспечивающие среднюю скорость движения менее 70 км/ч:

На участке Красное - Москва: на 11,1 км с ограничением скорости 40 км/ч; 5,5 км - 60 км/ч;

На участке Москва - Черусти: 0,1 км - 25 км/ч; 0,2 км - 40 км/ч; 0,2 км - 50 км/ч; 9,9 км - 60 км/ч;

На участке Черусти - Юдино - Дружинино: 1,7 км - 40 км/ч; 0,5 км - 50 км/ч; 244,8 км - 60 км/ч;

На участке Дружинино - Свердловск - Называевская: 12,7 км - 40 км/ч; 3,0 км - 50 км/ч; 40,0 км - 60 км/ч;

На участке Называевская - Московка - Инская - Тайга - Мариинск: 16,8 км - 40 км/ч; 23,8 км - 60 км/ч;

На участке Мариинск - Юрты: 14,4 км - 40 км/ч; 3,7 км - 50 км/ч; 85,2 км - 60 км/ч;

На участке Юрты - Тайшет - Иркутск - Петровский Завод: 6,1 км - 40 км/ч; 29,3 км - 50 км/ч; 423,5 км - 60 км/ч;

На участке Петровский Завод - Архара: 65,7 км - 40 км/ч; 46,3 км - 50 км/ч; 228,6 км - 60 км/ч;

На участке Архара - Хабаровск - Амурский Залив - Находка: 5,1 км - 25 км/ч; 41,9 км - 40 км/ч; 104,5 км - 50 км/ч; 608,1 км - 60 км/ч.

Существенное влияние на маршрутную скорость контейнерных поездов с порожними фитинговыми платформами оказывает ограничение скорости порожних грузовых вагонов по кривым радиусом 850 м и менее до 60 км/ч. Оно связано с потерей порожними вагонами устойчивости от вкатывания колеса на рельс при образовании износов в элементах тележки. Для снятия этих ограничений необходима модернизация тележек модели 18-100, которая предусмотрена "Целевой программой повышения маршрутных скоростей движения грузовых поездов на 2008 - 2010 годы".

Таблица 4

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДОПУСКАЕМЫХ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ НА УЧАСТКАХ

ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дороги | Развер-  нутая  длина,  км | Протяженность участков при допускаемых скоростях      движения дороги грузовых поездов в 2009 году | | | | | | | |
| 15 | 25 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 |
| Московская |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Москва - Черусти | 355,2 | 0 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 9,9 | 12,6 | 332,2 | 0 |
| Москва - Красное | 985,5 | 0 | 0 | 11,1 | 0 | 5,5 | 0,2 | 949,3 | 19,4 |
| Московский  транспортный узел | 108,1 | 0 | 0 | 0,7 | 0,2 | 3,3 | 3,5 | 100,4 | 0 |
| Горьковская |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Черусти - Юдино -  Дружинино | 2816,9 | 0 | 0 | 1,7 | 0,5 | 244,8 | 197,5 | 2372,4 | 0 |
| Свердловская |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Дружинино -  Свердловск -  Называевская | 1685,9 | 0 | 0 | 12,7 | 3 | 40 | 32 | 1513,2 | 85 |
| Западно-Сибирская |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Называевская -  Московка - Инская  - Тайга - Мариинск | 2366,4 | 0 | 0 | 16,8 | 0 | 23,8 | 91,3 | 2234,5 | 0 |
| Красноярская |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Мариинск - Юрты | 1560,9 | 0 | 0 | 14,4 | 3,7 | 85,2 | 211,4 | 1246,2 | 0 |
| Восточно-Сибирская |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Юрты - Тайшет -  Иркутск -  Петровский Завод | 2721,7 | 0 | 0 | 6,1 | 29,3 | 423,5 | 245,4 | 1943,3 | 74,1 |
| Забайкальская |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Петровский Завод -  Архара | 4617,3 | 0 | 0 | 65,7 | 46,3 | 228,6 | 1269,5 | 2923,3 | 83,9 |
| Дальневосточная |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Архара - Хабаровск  - Амурский Залив -  Находка | 2903,1 | 0 | 8,1 | 41,9 | 104,5 | 608,1 | 249,1 | 1799,3 | 92,1 |
| Итого | 20121,0 | 0,0 | 8,2 | 171,3 | 187,7 | 1672,2 | 2312,5 | 15414,1 | 354,5 |

[Приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=EXP&n=464971&date=16.02.2021&demo=2) МПС России N 41 от 12 ноября 2001 г. "Нормы допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм федерального железнодорожного транспорта" для поездов, состоящих из контейнерных вагонов и платформ на тележках КВЗ-И2 и ЦМВ-Дессау, допускаемая скорость установлена не более 120 км/ч, для грузовых поездов - не более 90 км/ч.

Грузовое хозяйство

На данном направлении размещено 76 пунктов коммерческого осмотра поездов и вагонов (ПКО), на которых в процессе осмотра выявляются и устраняются коммерческие неисправности, создающие угрозу безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов.

В соответствии с [Инструкцией](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=OTN&n=18867&date=16.02.2021&demo=2) ЦМ-360 и Типовым технологическим процессом работы пунктов коммерческого осмотра (ПКО) коммерческий осмотр производится одновременно с техническим осмотром. При отмене технического осмотра на какой-либо станции соответственно будет отменен на этой станции и коммерческий осмотр.

Таблица 5

СУЩЕСТВУЮЩИЕ ГАРАНТИЙНЫЕ УЧАСТКИ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

ДЛЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ НА НАПРАВЛЕНИИ НАХОДКА-ВОСТОЧНАЯ,

НАХОДКА - СМОЛЕНСК

|  |  |
| --- | --- |
| Четное направление, км | Нечетное направление, км |
| Смоленск (МСК) - Юдино (ГОР) - 1239 км | Находка-Восточная, Находка (ДВС) -  Белогорск (ЗАБ) - 1565 км |
| Юдино (ГОР) - Войновка (СВР) - 1199 км | Белогорск (ЗАБ) - Карымская (ЗАБ) - 1579 км |
| Войновка (СВР) - Инская (ЗСБ) - 1201 км | Карымская (ЗАБ) - Нижнеудинск (ВСБ) - 1613 км |
| Инская (ЗСБ) - Нижнеудинск (ВСБ) - 1343 км | Нижнеудинск (ВСБ) - Инская (ЗСБ) - 1343 км |
| Нижнеудинск (ВСБ) - Карымская (ЗАБ) - 1613 км | Инская (ЗСБ) - Войновка (СВР) - 1201 км |
| Карымская (ЗАБ) - Белогорск (ЗАБ) - 1579 км | Войновка (СВР) - Юдино (ГОР) - 1199 км |
| Белогорск (ЗАБ) - Находка, Находка -  Восточная (ДВС) - 1565 км | Юдино (ГОР) - Смоленск (МСК) - 1239 км |

С введением новых гарантийных участков будет сокращено количество осмотров с 7 до 3, при этом простой сокращается суммарно на 10 часов в четном и 8 часов в нечетном направлениях, а гарантийные участки увеличиваются в среднем на 74%.

В то же время коммерческий осмотр видимых боковых поверхностей контейнеров для обеспечения сохранности перевозимых грузов в пути следования контейнерного поезда (без остановки для осмотра) можно производить при помощи систем АСКО ПВ (Автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов). При этом устранение коммерческих неисправностей может осуществляться на технических станциях, где имеется пункт коммерческого осмотра поездов и вагонов.

В целях повышения качества осмотра, для обеспечения безопасности движения и сохранности перевозимых грузов на Транссибирской магистрали установлено 49 комплексов АСКО ПВ.

Перечень узких мест

Несмотря на высокую техническую оснащенность железнодорожных участков Транссибирской магистрали, некоторые из них уже в настоящее время имеют недостаточную пропускную способность и существенные ограничения скорости движения поездов.

Ограничение пропускной способности Транссибирского направления из-за ограничения скоростей движения обусловлено дефектностью больших инженерных искусственных сооружений (тоннелей и мостов) (приложение 3 - не приводится).

Существующий тоннель под рекой Амур находится в неудовлетворительном состоянии, требуется реконструкция данного объекта с закрытием движения не менее чем на 3 года. Пропускная способность однопутного моста будет недостаточна для пропуска возрастающих объемов внешнеторговых грузов.

В настоящее время завершается строительство второго мостового перехода через реку Амур, проводится реконструкция Лагар-Аульского тоннеля, завершается строительство второго мостового перехода через р. Обь на направлении Алтайская - Входная.

На участке Карымская - Забайкальск в настоящее время ведется реконструкция инфраструктуры со строительством второго главного пути, удлинением станционных путей и электрификацией. Затруднено освоение растущего поездопотока экспортно-импортных перевозок через пограничный переход с Китаем Забайкальск - Маньчжурия.

Значительно ограничивают пропускную способность направления сортировочные станции Тайшет, Иркутск-Сортировочный, полезная длина путей парков отправления этих станций сегодня не позволяет обрабатывать поезда установленного веса и длины. Это приводит к простою поездов на подходах к данным станциям.

Узкими местами в хозяйстве ЖАТ является большой износ устройств электрической централизации, устройств автоблокировки на участке Петровский Завод - Карымская, устройств диспетчерской централизации на участке Чернышевск - Шимановская, требуется модернизация автоматической блокировки на участках Азей - Зилай, Слюдянка - Улан-Удэ, Челутай - Петровский Завод, Петровский Завод - Могзон.

Загрузка участка Богданович - Косулино близка к допустимому уровню.

Затруднения в эксплуатационной работе вызывает недостаточная пропускная и перерабатывающая способность ряда станций, в том числе Свердловск-Сортировочный и Хабаровск.

Промежуточные станции имеют недостаточное количество приемоотправочных путей необходимой длины 1050 м, что значительно осложняет пропуск длинносоставных и тяжеловесных поездов.

4. Анализ технологий, применяемых при осуществлении

контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали

Технология транзитных контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали на маршруте Находка - Красное включает железнодорожную перевозку от момента отправления поезда до момента проследования через пограничный переход ст. Красное. В процессе перевозки на станциях проводятся технические и коммерческие осмотры, осуществляется смена локомотивов и локомотивных бригад.

Прохождение грузом в контейнере всей логистической цепи, кроме железнодорожной перевозки, включает также погрузку в порту отправления, морскую перевозку, переработку контейнеров в порту назначения (табл. 6), погрузку на станции отправления, выгрузку на станции назначения, интермодальную перевозку "до двери" другими видами транспорта. Срок доставки грузов в контейнерах "от двери до двери" теоретически может быть оптимизирован на всех перечисленных стадиях. Однако в рамках Программы планируется оптимизация времени в пути только за счет повышения маршрутной скорости железнодорожной перевозки.

Таблица 6

ВЫПОЛНЕНИЕ НОРМ ПОЧАСОВОГО ГРАФИКА ПЕРЕРАБОТКИ ТРАНЗИТНЫХ

КОНТЕЙНЕРОВ В ПОРТУ ВОСТОЧНЫЙ И СТАНЦИИ НАХОДКА-ВОСТОЧНАЯ

┌──┬─────────────────────────────────────────────┬────────┬─────────────┐

│N │                    Наименование операции [<\*>](#Par367)                    │Норма, ч│Выполнение, ч│

├──┼─────────────────────────────────────────────┼────────┼─────────────┤

│1.│Доставка судном                                                            │39            │35                      │

├──┼─────────────────────────────────────────────┼────────┼─────────────┤

│2.│Таможенный и пограничный контроль                        │2              │2,7                    │

├──┼─────────────────────────────────────────────┼────────┼─────────────┤

│3.│Выгрузка контейнеров                                                  │12            │24                      │

├──┼─────────────────────────────────────────────┼────────┼─────────────┤

│4.│Оформление накладных                                                  │6              │6                        │

├──┼─────────────────────────────────────────────┼────────┼─────────────┤

│5.│Таможенное оформление                                                │6              │16,3                  │

├──┼─────────────────────────────────────────────┼────────┼─────────────┤

│6.│Погрузка контейнеров                                                  │12            │16,4                  │

├──┼─────────────────────────────────────────────┼────────┼─────────────┤

│7.│Оформление и формирование маршрута                      │15            │15,7                  │

├──┼─────────────────────────────────────────────┼────────┼─────────────┤

│8.│Оформление перевозочных документов                      │9,5          │4,1                    │

├──┼─────────────────────────────────────────────┼────────┼─────────────┤

│9.│Общее время от окончания погрузки последней    │5              │5,7                    │

│    │партии до отправления маршрута                              │                │                          │

│    │в том числе в ожидании нитки отправления          │                │2                        │

├──┼─────────────────────────────────────────────┼────────┼─────────────┤

│    │Всего                                                                                │106,5      │125,9                │

└──┴─────────────────────────────────────────────┴────────┴─────────────┘

--------------------------------

<\*> Операции с начала погрузки контейнеров до отправления маршрута могут быть оптимизированы в рамках продукта "Транссиб за 7 суток".

Значительными резервами повышения маршрутной скорости являются увеличение скорости движения контейнерного поезда и сокращение продолжительности и количества стоянок. Так, при следовании контейнерного поезда по маршруту Находка - Красное продолжительность стоянок суммарно превышает 24 часа: на ст. Бекасово - 2 ч 41 мин., Свердловск-Сортировочный - 2 ч 38 мин., Кокошино - 2 ч 40 мин., Могоча - 2 ч 32 мин., Белогорск - 2 ч 42 мин., Облучье - 2 ч 16 мин., Ружино - 5 ч 49 мин., Смоляниново - 3 ч 11 мин.

Из анализа выполнения операций с транзитными контейнерами в порту Восточный и на станции Находка-Восточная видно, что не выполняется нормативное время для проведения таможенного и пограничного контроля на 0,7 часа, выгрузка и погрузка контейнеров завышена соответственно на 12 и 4,4 часа, оформление и формирование маршрута на 0,7 часа. Таможенное оформление выполняется выше нормативного времени на 10,3 часа.

При этом оформление перевозочных документов осуществляется с сокращением отведенных сроков на 5,4 часа.

Общее время от окончания погрузки до отправления маршрута превышено на 0,7 часа, что в большей степени связано с ожиданием времени отправления согласно графику движения поездов.

Кроме того, из-за неравномерности грузопотока отправление поездов осуществляется по готовности, а не по ниткам графика, что не обеспечивает условие доставки точно в срок.

Для реализации продукта "Транссиб за 7 суток" необходимо сократить непроизводительные простои контейнерных поездов на технических станциях. С этой целью предпринять следующие организационные меры:

1. Пропускать контейнерные поезда по твердым ниткам графика.

2. Усилить диспетчерский контроль за пропуском контейнерных поездов с целью исключения простоя в ожидании отправления и неприема на станцию, вести их проследование на принципах пропуска пассажирских поездов, то есть обо всех отклонениях информировать старшего дежурного по дороге и принимать экстренные меры по вводу контейнерных поездов в график.

3. Определить на станциях технического обслуживания, смены локомотивов, смены локомотивных бригад специализированный приемоотправочный путь для контейнерных поездов, запретив занимать его другими поездами без разрешения участкового поездного диспетчера.

4. Установить на станциях технического обслуживания первоочередность технического и коммерческого осмотров контейнерных поездов продолжительностью не более 45 мин. Для этого в технологических процессах станций, пунктов коммерческого осмотра и пунктов технического обслуживания предусмотреть алгоритм обслуживания контейнерных поездов, готовности бригад и т.д.

5. Заранее осуществлять подвязку локомотивов и локомотивных бригад под контейнерные поезда с целью исключения простоя в ожидании локомотива. Обеспечить ожидание локомотивом поезда, а не наоборот.

Максимальное время простоя контейнерных поездов на станции при техническом осмотре и смене локомотивов - не более 45 минут.

6. Максимально совместить станции технического обслуживания и станции смены локомотивов.

В табл. 7 и приложении 4 (не приводится) приведена характеристика этапов реализации мероприятий по развитию контейнерных перевозок с использованием Транссибирской магистрали.

Таблица 7

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, СВЯЗАННЫЕ С ПРОХОЖДЕНИЕМ МАРШРУТА,

ВКЛЮЧАЯ ПУНКТЫ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ, НА РАЗЛИЧНЫХ ЭТАПАХ

ПОВЫШЕНИЯ МАРШРУТНОЙ СКОРОСТИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ

НА НАПРАВЛЕНИИ НАХОДКА - КРАСНОЕ

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Текущее  положение  [<\*>](#Par423) | Этапы | | |
| I | II | III |
| Период, год | 2008 | 2009 | 2010 - 2012 | 2013 - 2015 |
| Время в пути, суток | 11 | 9 | 7 | менее 7 |
| Количество смен локомотивных  бригад | 33 | 33 | 28 | 24 |
| Время на смену локомотивных  бригад, мин. | 20 | 15 | 15 | 5 |
| Количество смен локомотивов | 7 | 6 | 4 | 4 |
| Время на смену локомотива, мин. | 30 | 30 | 25 | 15 |
| Средняя длина гарантийного плеча,  км | 1400 | 2435 | 2435 | 3269 |
| Количество технических осмотров | 7 | 4 | 4 | 3 |
| Среднее время технического  осмотра, мин. | 100 | 45 | 45 | 45 |
| Средняя маршрутная скорость в  конце этапа, км/сут. | 910 | 1100 | 1400 | 1500 и  более |

--------------------------------

<\*> С учетом первоочередных мероприятий, проведенных в 2008 году.

5. Анализ существующей нормативно-правовой базы,

регламентирующей контейнерные перевозки и выявление

несоответствия современным условиям

Анализ существующей нормативно-правовой базы, регламентирующей контейнерные перевозки, позволил выявить ряд вопросов, требующих скорейшего решения:

1. В связи с увеличением доли приватного парка в общем количестве подвижного состава и развитием железнодорожного сервиса необходимо законодательное определение статуса оператора подвижного состава.

[Статьей 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=200794&date=16.02.2021&demo=2&dst=100023&fld=134) Федерального закона "О железнодорожном транспорте в РФ" дано законодательное определение "оператор железнодорожного подвижного состава", а также установлено, что "основы правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиком определяются Правительством Российской Федерации".

Однако до настоящего времени во исполнение вышеуказанной нормы постановление Правительства Российской Федерации, регламентирующее экономические, правовые и технологические аспекты деятельности операторов подвижного состава и порядок их взаимодействия с перевозчиком, не принято.

В целях определения статуса оператора подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиком необходимо принятие постановления Правительства Российской Федерации "Об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиком".

2. Порядок осуществления перевозок в прямом и непрямом смешанном сообщении регулируется Федеральным [законом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=304151&date=16.02.2021&demo=2) N 261-ФЗ от 08.11.2007 "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (далее - Закон о морских портах) и Федеральным [законом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=303616&date=16.02.2021&demo=2) N 18-ФЗ от 10.01.2003 "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (далее - Устав).

Положения данных Федеральных законов при регулировании отношений в области взаимодействия железнодорожного перевозчика и организаций морского транспорта при осуществлении указанных перевозок предусматривают разные подходы. Нормы [Закона](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=304151&date=16.02.2021&demo=2) о морских портах устанавливают порядок взаимодействия железнодорожного перевозчика и операторов морских терминалов, а нормы [Устава](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=303616&date=16.02.2021&demo=2) определяют принципы взаимодействия железнодорожного перевозчика и портов, ранее выступавших в качестве единого юридического лица.

В связи с принятием [Закона](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=304151&date=16.02.2021&demo=2) о морских портах администрации морских портов отказываются от заключения договоров, предусмотренных [Уставом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=303616&date=16.02.2021&demo=2), а также от осуществления функций по планированию и согласованию заявок на перевозку грузов, ссылаясь на то, что осуществляют на территории порта исключительно административно-властные полномочия и что указанные договоры должны заключаться с соответствующими владельцами объектов инфраструктуры морского порта.

Согласно [ст. 27](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=304151&date=16.02.2021&demo=2&dst=100264&fld=134) Закона о морских портах взаимодействие операторов морских терминалов и перевозчика регулируется узловыми соглашениями (порядок взаимодействия, права, обязанности операторов морских терминалов и перевозчика). Вместе с тем в соответствии со [статьей 799](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=341893&date=16.02.2021&demo=2&dst=101407&fld=134) Гражданского кодекса Российской Федерации заключение узловых соглашений между организациями различных видов транспорта при организации работ по обеспечению перевозок грузов не носит публичного характера. В связи с чем ОАО "РЖД" как перевозчик не вправе требовать заключения узловых соглашений с операторами морских терминалов, а последние, в свою очередь, отказываются от их заключения.

Порядок взаимодействия железнодорожного перевозчика с владельцем железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающих грузоотправителей, грузополучателей на территории морских портов, регулируется посредством заключения договоров, предусмотренных [Уставом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=303616&date=16.02.2021&demo=2), которые в большей степени носят технологический характер (договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов).

В связи с этим в целях повышения качества взаимодействия операторов морских терминалов с перевозчиком и экспедиторскими организациями на законодательном уровне необходимо разграничить предмет регулирования узловых соглашений и договоров, заключаемых в рамках транспортного законодательства Российской Федерации.

Кроме того, представляется необходимым в [Закон](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=304151&date=16.02.2021&demo=2) о морских портах внести дополнения, предусматривающие необходимость закрепления:

- в узловых соглашениях, заключаемых операторами морского терминала с перевозчиком железнодорожного транспорта, положений, устанавливающих ответственность операторов морского терминала за невыполнение ранее согласованных заявок на перевозку грузов;

- корреспондирующих обязанностей операторов морских терминалов по планированию и согласованию заявок на перевозку грузов.

3. Незначительные объемы транзитных перевозок по территории России обусловлены рядом причин, из которых можно выделить отсутствие единой правовой базы осуществления транзитных перевозок, а также механизма координации действий ведомств, причастных к регулированию перевозок с перевозчиком и операторскими компаниями.

Предлагается два пути решения проблемы: внесение изменений в действующее законодательство Российской Федерации, регулирующее транзитные перевозки, вплоть до разработки и принятия отдельного закона о транзите, или ратификация международных конвенций, определяющих нормативы по транзиту.

Ассоциацией экспедиторов РФ (АЭР) разработан и представлен в Минтранс России проект закона "О транзитных перевозках через территорию Российской Федерации", который должен регулировать правовые отношения в этой области. Основная идея документа - беспрепятственное прохождение транзитных грузов по территории России с минимальным таможенным контролем при въезде и выезде из страны. Проектом регулируются действия государственных органов, экспедиторов, перевозчика, компаний-операторов, портов и пограничных пунктов. В соответствии с проектом закона транзит предлагается освободить от всех видов пошлин и упростить схемы прохождения и контроля транзитных грузов. Принятие этого закона, по мнению АЭР, позволит привести российское транспортное законодательство в соответствие с нормами международной торговли.

В связи с тем, что существующая российская система правового регулирования отношений в области транзитных перевозок грузов базируется на нормах различных отраслей законодательства Российской Федерации и не носит системного характера, а также ввиду отсутствия единой системы государственного регулирования транзитных перевозок грузов идея принятия отдельного нормативного правового акта, регулирующего транзитные перевозки, в целом была поддержана членами Межведомственной рабочей группы.

4. Перевозки грузов в контейнерах в настоящее время регламентированы [Уставом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=303616&date=16.02.2021&demo=2), а также [Правилами](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=43498&date=16.02.2021&demo=2&dst=100012&fld=134) перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных контейнерах.

Оформление перевозочных документов на грузы в контейнерах производится на общих основаниях в соответствии с вышеуказанными [Правилами](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=43498&date=16.02.2021&demo=2&dst=100012&fld=134).

Перевозка грузов в крупнотоннажных контейнерах от одного грузоотправителя, в адрес одного грузополучателя, на одну станцию назначения оформляется на группу вагонов или маршрут вагонов с контейнерами по одной накладной с приложением описи контейнеров. Такие перевозки осуществляются на основании [статьи 8](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=303616&date=16.02.2021&demo=2&dst=100064&fld=134) Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (далее - Устав) как перевозка грузов на особых условиях, и их порядок оформления определен [распоряжением](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=57971&date=16.02.2021&demo=2) ОАО "РЖД" N 1156р от 26 июля 2005 г. "О введении Временного порядка оформления перевозки грузов, перевозимых в крупнотоннажных контейнерах маршрутными или групповыми отправками по одной накладной".

Временный порядок действует до внесения дополнений в правила перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Следует отметить, что действующее законодательство Российской Федерации в области железнодорожного транспорта, а также международные соглашения, регулирующие перевозки грузов железнодорожным транспортом, не закрепляют понятия "контейнерный поезд", условий его формирования, а также приема к перевозке, оформления перевозочных документов и выдачи грузов, перевозимых контейнерными поездами.

В настоящее время согласно [статье 8](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=303616&date=16.02.2021&demo=2&dst=100064&fld=134) Устава перевозки грузов в составе контейнерных поездов осуществляются на основании договоров на перевозку грузов на особых условиях, заключаемых в соответствии с [Правилами](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=42897&date=16.02.2021&demo=2&dst=100010&fld=134) перевозок железнодорожным транспортом грузов на особых условиях, утвержденными Приказом МПС России N 41 от 18 июня 2003 г.

В целях совершенствования нормативно-правовой базы, регулирующей контейнерные перевозки, необходимы:

- внесение изменений в [статью 13](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=303616&date=16.02.2021&demo=2&dst=100110&fld=134) Устава, в части уточнения редакции данной статьи и распространения ее требований на иные сформированные поезда, отвечающие указанным требованиям, в том числе контейнерные поезда, а также закрепления возможности формирования таких поездов на железнодорожных путях общего пользования на основании договора с перевозчиком (владельцем инфраструктуры);

- утверждение Минтрансом России Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом в универсальных крупнотоннажных и (или) специализированных контейнерах, совпадающих по параметрам с универсальными контейнерами, а также порожних крупнотоннажных универсальных и (или) специализированных контейнеров в составе контейнерных поездов (далее - Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом в составе контейнерного поезда);

- внесение изменений и дополнений в международные соглашения (СМГС) в части закрепления понятия "контейнерный поезд" и условий его формирования.

Следует отметить, что в настоящее время в целях законодательного закрепления понятия "контейнерный поезд" и условий его формирования Минтрансом России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, а также при участии специалистов ОАО "РЖД" и представителей крупных операторов подвижного состава ведется работа по подготовке правил перевозок грузов железнодорожным транспортом в составе контейнерного поезда.

При разработке и совершенствовании внутренней нормативной базы РЖД, регулирующей перевозки грузов контейнерными поездами, необходимо предусматривать ее сочетание с международным транспортным правом. То есть необходимо проведение работ по совершенствованию международной нормативной базы по вопросам, связанным с курсированием контейнерных поездов в международном сообщении, поскольку в настоящее время в международных нормативных документах отсутствует термин "контейнерный поезд" и связанное с ним урегулирование.

Такая работа может проводиться в рамках ревизии Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) или на двухстороннем уровне.

Учитывая, что в настоящее время организацией контейнерных перевозок занимаются операторы подвижного состава - собственники, также необходимо в правилах предусмотреть возможность формирования комплектов контейнеров на вагон операторами подвижного состава, а не только грузоотправителями.

5. Важную роль в реализации системы регулярных контейнерных сообщений и организации перевозок в составе маршрутных контейнерных поездов играет технология организации таможенного контроля на пропускных пунктах, в пунктах входа грузов на таможенную территорию Российской Федерации, а также в пунктах назначения или выхода транзитных грузов.

Для повышения эффективности и пропускной способности входных и выходных станций ОАО "РЖД", наземных терминалов необходимо широко внедрять электронный документооборот между всеми участниками транспортного процесса с использованием формализованного набора Electronic data interchange (EDI) сообщений и электронно-цифровых подписей для юридически значимых документов и сообщений. Система логического контроля и подтверждающих сообщений сократит задержки грузов по причине предоставления неполных или ошибочных данных, даст время для их своевременного исправления или дополнения.

Использование технологии предварительной информации и декларирования грузов, перевозимых под таможенным контролем, позволит сократить задержки грузов по причине представления неполных или недостоверных сведений, создаст возможность выдачи груза в кратчайшее время после прибытия на станцию назначения, что обеспечит снижение общего транзитного времени и увеличение пропускной способности Российской транспортной системы.

В связи с изменением технологии перевозочного процесса представляется целесообразным внесение ряда изменений в существующие нормативные документы, регламентирующие перевозку грузов под таможенным контролем.

Согласно существующему порядку документ на внутренний таможенный транзит (ВТТ) оформляется с привязкой номера контейнера к конкретному номеру вагона. Предлагается согласовать выпуск документа ВТТ для груза в контейнере без привязки к номеру вагона. Это даст возможность перевозить транзитные грузы с использованием сети регулярных контейнерных поездов без потери времени на оформление нового документа ВТТ при изменении номера вагона как при перегрузе с поезда на поезд, так и при необходимости замены вагона в пути следования в случае его неисправности. Такая возможность особенно важна на этапе создания и развития эффективной системы транзитных сообщений, когда количество контейнеров недостаточно для формирования полносоставного поезда, а достичь приемлемого уровня тарифов можно только за счет использования существующих регулярных сообщений в экспортно-импортном сообщении.

Закрытие процедуры доставки груза под таможенным контролем по документу ВТТ осуществляется на станции назначения после помещения вагонов с контейнерами в зоне таможенного контроля (ЗТК) станции назначения. Как правило, размера этой зоны недостаточно для полносоставного контейнерного поезда, что приводит к задержке доставки груза и дополнительным расходам, связанным с маневровой работой при помещении грузов в ЗТК, сборам за хранение контейнеров с грузом и вагонов в ЗТК и непроизводительному использованию подвижного состава. Предлагается рассмотреть возможность завершения ОАО "РЖД" процедуры ВТТ после доставки контейнеров на склад временного хранения (СВХ) получателя (терминал на подъездных путях необщего пользования).

Предлагаемые мероприятия позволят создать качественно новый для России комплексный транспортно-логистический продукт - бесшовную технологию перевозки. Они согласуются с логикой проекта Концепции таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации ГТК РФ.

6. Анализ системы тарификации контейнерных перевозок

Расчет платы за экспортно-импортные (через сухопутные погранпереходы) перевозки грузов по российским железным дорогам в контейнерах, а также порожних собственных (арендованных) контейнеров до 2008 года осуществлялся по правилам и ставкам [раздела 3](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=139079&date=16.02.2021&demo=2&dst=101785&fld=134) Прейскуранта N 10-01 "Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами", введенного с 28 августа 2003 года.

С 1 января 2008 года на перевозки грузов в универсальных и специализированных (кроме рефрижераторных), совпадающих по параметрам с универсальными, контейнерах применяется единый порядок расчета провозных плат во всех видах сообщений (за исключением транзита) по правилам и ставкам [раздела 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=139079&date=16.02.2021&demo=2&dst=101737&fld=134) Прейскуранта N 10-01.

В [Прейскуранте N 10-01](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=139079&date=16.02.2021&demo=2&dst=100012&fld=134) отдельно установлены следующие платы:

1) за перевозку грузов в универсальных контейнерах ОАО "РЖД" и в собственных (арендованных) контейнерах, а также за использование инфраструктуры ОАО "РЖД" при осуществлении данных перевозок;

2) за перевозку грузов в собственных специализированных контейнерах, а также за использование инфраструктуры ОАО "РЖД" при осуществлении данных перевозок;

3) за перевозку грузов в крупнотоннажных рефрижераторных контейнерах, а также за использование инфраструктуры ОАО "РЖД" при осуществлении данных перевозок;

4) за перевозку в универсальных контейнерах грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

Методологической особенностью всех тарифов [раздела 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=139079&date=16.02.2021&demo=2&dst=101737&fld=134) Прейскуранта N 10-01 является относительное снижение тарифных ставок на перевозки грузов на дальние расстояния за счет повышения тарифов на перевозки на короткие расстояния.

На перевозки грузов в контейнерах установлены тарифные ставки, включающие плату за использование инфраструктуры, локомотивной тяги, а для перевозок в инвентарных вагонах и контейнерах - также и за использование вагонов и контейнеров (вагонная и контейнерная составляющие не выделены в отдельные схемы).

Федеральной службой по тарифам Российской Федерации принято решение о сохранении с 1 января 2009 года уровня тарифов на перевозки грузов в контейнерах во всех видах сообщения (кроме транзита) на уровне тарифов, действовавших в 2008 году.

С целью создания равных условий для конкуренции на рынке транспортных услуг и повышения инвестиционной привлекательности данного сегмента с 11 января 2009 года внесены изменения в [Прейскурант N 10-01](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=139079&date=16.02.2021&demo=2&dst=100012&fld=134) в части тарифов на перевозки универсальных груженых и порожних контейнеров.

При этом из Прейскуранта исключены:

- понятие ускоренного контейнерного поезда (УКП);

- порядок расчета платы за перевозку в УКП за контейнеро-км;

- тарифы на перевозки грузов в универсальных контейнерах отдельным поездом по специально разработанному расписанию.

Установлен единый порядок расчета платы за перевозки груженых и порожних контейнеров в составе контейнерного поезда и в составе прямого отправительского маршрута с учетом одинаковой технологии формирования и перевозки из расчета ставки за один груженый или порожний контейнер, погруженный полными комплектами на вагон, независимо от комплектности фактической погрузки.

Изменения, внесенные в [пункты 2.11](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=139079&date=16.02.2021&demo=2&dst=100191&fld=134), [2.35 раздела 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=139079&date=16.02.2021&demo=2&dst=102063&fld=134) Прейскуранта N 10-01, позволяют при перевозках контейнеров в составе контейнерных поездов применять пониженные тарифы, в том числе и в экспортно-импортном сообщении через сухопутные пограничные переходы. Скидка с тарифа при перевозках контейнеров в составе контейнерных поездов по отношению к тарифу за перевозку одиночных контейнеров составляет 10 - 50% в зависимости от расстояния перевозки и типоразмера контейнера.

Все исключительные тарифные условия, действовавшие в 2008 году, сохранены на 2009 год.

Кроме того, дополнительно установлены следующие исключительные тарифы:

- коэффициент 0,8 к действующим тарифам [пункта 2.11 раздела 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=139079&date=16.02.2021&demo=2&dst=100191&fld=134) Прейскуранта N 10-01 при перевозке грузов в универсальных 45-футовых контейнерах, а также порожних 45-футовых универсальных контейнеров;

- коэффициенты к действующим тарифам [пункта 2.16 раздела 2](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=139079&date=16.02.2021&demo=2&dst=100318&fld=134) Прейскуранта N 10-01 на перевозки порожних собственных (арендованных) специализированных платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров на расстояние перевозки свыше 4000 км, следующих из-под выгрузки или под погрузку контейнеров на уровне 0,78 (до 4000 км) и 0,47 за расстояние перевозки, превышающее 4000 км.

В соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом тарифы на контейнерные перевозки установлены в целом на контейнерную отправку и не учитывают выполнение операторами работы по формированию комплекта контейнеров на вагон. Однако в правилах нет запрета на некомплектную отправку контейнеров при перевозках в собственных (арендованных) вагонах и, в случае неполного использования операторами вместимости вагона, затраты перевозчика не компенсируются. Также у перевозчика возникают дополнительные расходы и штрафные санкции при несоблюдении сроков доставки грузов в случае предъявления к перевозке контейнеров некомплектом на вагон, в том числе с железнодорожных путей необщего пользования.

Например, владелец вагона (оператор) может на длиннобазной фитинговой платформе вместимостью три крупнотоннажных 20-футовых контейнера перевезти только один контейнер, заплатив при этом втрое меньшую провозную плату. Окончательная стоимость перевозки формируется владельцем вагона, контейнера. Таким образом, железнодорожный тариф - это только часть платы, в то время как грузоотправителя интересует общая плата за перевозку контейнера.

С целью перехода к установлению тарифа за вагон при перевозках контейнерными отправками ФСТ России предложено рассмотреть вопрос об изменении методологии тарификации контейнерных перевозок.

Транзитные перевозки

На российских железных дорогах тарифы на транзитные перевозки грузов действуют в рамках международных соглашений:

1) Договора о Международном железнодорожном транзитном тарифе - МТТ;

2) Договора о Едином транзитном тарифе - ЕТТ;

3) Тарифного соглашения железнодорожных администраций государств - участников Содружества Независимых Государств от 17 февраля 1993 года (далее - Тарифное Соглашение), в рамках которого действует Тарифная политика железных дорог государств - участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении (далее - ТП СНГ).

Все транзитные тарифы на грузовые железнодорожные перевозки предусматривают право железнодорожных администраций снижать уровень тарифа без согласования с другими участниками договора.

ТП СНГ объявляется на фрахтовый (календарный) год не позднее чем за месяц до ее введения.

В то же время зарубежные грузоотправители, пользующиеся услугами экспедиторских организаций при перевозке своих грузов транзитом через территории государств - участников СНГ, при организации таких перевозок заинтересованы в установлении тарифной ставки на более длительный период, чем год.

Стабильность тарифов в течение 2 - 3 лет может быть обеспечена путем:

- объявления приказами Минтранса России предельных конкурентоспобных уровней тарифов на перевозки грузов в контейнерах (с использованием ТСМ на среднесрочный период в рамках договора о МТТ и ЕТТ) с возможностью пересматривать их в сторону снижения;

- внесения изменений в Тарифное Соглашение, учитывающих возможность установления предельных уровней тарифов на более длительный, чем фрахтовый год, срок с сохранением права железнодорожных администраций понижать уровень тарифов.

Для более гибкого и оперативного регулирования сквозных ставок на перевозки груженых и порожних контейнеров право изменения тарифов в согласованных пределах целесообразно предоставить перевозчику.

Для обеспечения конкурентоспособности по сравнению с альтернативными направлениями доставки на отдельных направлениях устанавливаются специальные тарифные условия, как правило - для контейнерных поездов.

На 2009 фрахтовый год на перевозки грузов в собственных (арендованных) контейнерах на собственных (арендованных) платформах в составе контейнерных поездов (длиной не менее 57, но не более 71 условного вагона) из третьих стран через погранпереходы Забайкальск, Наушки, Гродеково, Хасан, порты Дальнего Востока в третьи страны через западные погранпереходы и порты России установлены следующие исключительные тарифы:

- 1044 швейцарских франка за 40-футовый груженый контейнер;

в обратном направлении:

- 696 швейцарских франков за 40-футовый груженый контейнер;

- 464 швейцарских франка за 40-футовый порожний контейнер.

По данным на апрель 2009 года, сквозная ставка за перевозку грузов в 40-футовом контейнере из Кореи в Европу через дальневосточные порты России с участием Транссибирской магистрали составляла 5112 долларов США (табл. 8). Стоимость альтернативной перевозки по океанскому маршруту Пусан - Гамбург (с учетом морского фрахта с надбавками и расходами на обработку в портах) была 3798 долларов США.

Таблица 8

РАСЧЕТ СКВОЗНОЙ СТАВКИ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ В 40-ФУТОВОМ

КОНТЕЙНЕРЕ ИЗ КОРЕИ В ЕВРОПУ, ДОЛЛ. США

|  |  |
| --- | --- |
| Элемент затрат | Стоимость,  долл. США |
| Перевозка морем порт Пусан - порт Восточный | 1350 |
| Стивидорные сборы в порту Восточный | 400 |
| Сбор за оформление ВТТ/МТТ таможенным брокером | 122 |
| Железнодорожный тариф по инфраструктуре ОАО "РЖД" в составе  контейнерного поезда в приватных вагонах Находка - Красное -  Находка | 1290 |
| Охрана | 119 |
| Железнодорожный тариф по инфраструктуре Белорусской железной  дороги в составе контейнерного поезда в приватных вагонах  Осиновка - Брест - Осиновка | 197 |
| Плата за использование вагона собственника подвижного состава | 600 |
| Железнодорожный тариф по территории Польши до границы с  Германией | 1034 |
| Итого стоимость перевозки 40-футового контейнера из Кореи в  Европу с использованием Транссибирской магистрали | 5112 |

При этом транспортировка контейнеров железнодорожным транспортом по территории России составляет всего лишь 25% от общей стоимости перевозки. Наибольшую долю в структуре сквозной ставки занимает фрахт из южнокорейского порта Пусан в порт Восточный.

С учетом преимущества в скорости доставки грузов сквозная тарифная ставка на перевозку контейнера из порта Пусан в страны Европы с участием Транссибирской магистрали может быть определена по критерию deep sea + $ 1000.

Таким образом, целевой уровень тарифа составляет 4798 долларов США (по состоянию на апрель 2009 года), что практически на 6% ниже его фактической величины.

При этом эффективность снижения ставки должна быть обеспечена на основе сбалансированного снижения тарифов всеми участниками перевозочного процесса.

                                                  ├──┐

                                    Охрана │    │ 2,3

                                                  ├──┘

                                                  ├───┐

                          Сбор за МТТ │      │ 2,4

                                                  ├───┘

                                                  ├─────┐

Ж/д тариф по Белоруссии │          │ 3,9

                                                  ├─────┘

                                                  ├────────────┐

      Вагонная составляющая │                        │ 7,9

                                                  ├────────────┘

                                                  ├───────────────────┐

Сборы в порту Восточный │                                      │ 11,7

                                                  ├───────────────────┘

                                                  ├─────────────────────────────────┐

          Ж/д тариф по Польше │                                                                  │ 20,2

                                                  ├─────────────────────────────────┘

                                                  ├────────────────────────────────────────┐

          Ж/д тариф по России │                                                                                │ 25,2

                                                  ├────────────────────────────────────────┘

                                                  ├───────────────────────────────────────────┐

Фрахт Пусан - Восточный │                                                                                      │ 26,4

                                                  ├───────────────────────────────────────────┘

                                                  │

                                                  └───────┴────────┴───────┴───────┴──────┴──────┘

                                                  0              5                10            15            20          25          30

Рис. 6. Структура текущей ставки за перевозку

40-футового контейнера в 2009 году, %

Необходимо отметить, что в настоящее время для определения конкурентоспособного уровня тарифа используется модель среднесетевой себестоимости.

Для определения себестоимости перевозок контейнеров при реализации продукта "Транссиб за 7 суток" необходим расчет себестоимости на конкретном маршруте перевозок.

В этой связи необходимо разработать методологии определения себестоимости перевозок транзитных грузов в контейнерах и ее расчет.

7. Определение перспективных транзитных контейнеропотоков

в условиях реализации транспортного продукта

"Транссиб за 7 суток"

Транзитные перевозки - грузы евро-азиатской торговли

Анализ существующих евро-азиатских торговых контейнерных связей показывает, что наиболее вероятными для привлечения к перевозкам по российскому коридору Запад - Восток являются связи между:

- Китаем, Республикой Кореей и Японией со стороны Азии;

- Германией, Финляндией, странами Балтии, Польшей, Украиной, Белоруссией, странами ЦВЕ (Чехия, Словакия, Венгрия, Австрия, Словения) со стороны Европы.

Объем перевозок грузов в контейнерах в связях между указанными странами в 2007 году составил примерно 2,3 млн. ДФЭ, а темпы роста в среднем по связям составляли 7 - 10% в год. В 2008 году наблюдалась стагнация объемов перевозок грузов евро-азиатской торговли, и в связи с этим экспертные оценки международных организаций (ВТО, ЮНКТАД), которые ранее прогнозировали рост товарных потоков между Азией и Европой в перспективе в среднем по связям на 5 - 6% в год, корректируются в меньшую сторону. К 2015 году контейнерный грузопоток между указанными странами предположительно возрастет на треть по всем связям и достигнет 2,9 млн. ДФЭ (табл. 9).

Таблица 9

СТРУКТУРА ПРОГНОЗИРУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

В КОНТЕЙНЕРАХ ПО СТРАНАМ-КОНТРАГЕНТАМ В 2015 ГОДУ, ТЫС. ДФЭ

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Страна | Китай | | Республика Корея | | Япония | |
| Экспорт | Импорт | Экспорт | Импорт | Экспорт | Импорт |
| Финляндия | 21 | 56 | 2 | 10 | 1 | 25 |
| Страны Балтии | 49 | 4 | 5 | 2 | 3 | 1 |
| Германия | 870 | 462 | 58 | 82 | 78 | 83 |
| Польша | 305 | 20 | 26 | 3 | 12 | 3 |
| Страны ЦВЕ | 257 | 46 | 63 | 12 | 35 | 18 |
| Украина | 164 | 11 | 41 | 41 | 11 | 4 |
| Белоруссия | 17 | 3 | 2 | - | 2 | - |
| Всего | 1683 | 602 | 197 | 150 | 142 | 134 |

При разработке перспективных объемов перевозок транзитных грузов в контейнерах для Генеральной схемы развития железнодорожного транспорта ОАО "РЖД" на перспективу 2015, 2020 гг. были установлены следующие целевые параметры привлечения грузов на российский железнодорожный транспорт:

Германия - около 10% контейнеропотока в сообщении с Китаем и около 30% в сообщении с Японией и Р. Кореей;

Польша и страны ЦВЕ (с учетом строительства ж/д линии колеи 1520 мм Кошице - Братислава - Вена) - около 15% контейнеропотока в сообщении с Китаем и около 30% с Японией и Р. Кореей;

Финляндия, страны Балтии, Украина и Белоруссия - около 40% контейнеропотока в сообщении с Китаем, Японией, Р. Кореей.

В соответствии с этими параметрами были экспертно определены общие объемы перевозок транзитных грузов в контейнерах по сети ОАО "РЖД" на 2015 год, которые суммарно составили 560 тыс. ДФЭ (табл. 10).

Таблица 10

ПРОГНОЗ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ

ПО СЕТИ ОАО "РЖД" НА 2015 ГОД, ТЫС. ДФЭ

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Страна | Китай | | Республика Корея | | Япония | |
| Экспорт | Импорт | Экспорт | Импорт | Экспорт | Импорт |
| Финляндия | 8 | 22 | 1 | 4 | 0,5 | 10 |
| Страны Балтии | 20 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0,5 |
| Германия | 87 | 46 | 17 | 25 | 23 | 25 |
| Польша | 46 | 3 | 8 | 1 | 4 | 1 |
| Страны ЦВЕ | 39 | 7 | 19 | 4 | 10 | 5 |
| Украина | 66 | 4 | 16 | 16 | 4,5 | 1,5 |
| Белоруссия | 7 | 1 | 1 | - | 1 | - |
| Всего | 273 | 85 | 64 | 51 | 44 | 43 |

Распределение перспективных объемов перевозок грузов в контейнерах по передаточным пунктам России выполнено следующим образом:

со стороны Европы

- станция Бусловская - 100% грузов Финляндии;

- порт Усть-Луга - 20% грузов Германии;

- станции Печоры-Псковские, Посинь - 50% грузов стран Балтии;

- станция Красное - 100% грузов Белоруссии и Польши, 50% грузов стран Балтии, 60% грузов Германии;

- станция Суземка (далее ж/д линия колеи 1520 мм Кошице - Братислава - Вена) - 100% грузов Украины и стран ЦВЕ, 20% грузов Германии;

со стороны Азии

- станция Тобол - 10% грузов Китая;

- станция Наушки - 40% грузов Китая;

- станция Забайкальск - 50% грузов Китая;

- порты Приморского края (Восточный, Владивосток и др.) - 100% грузов Японии, 50% грузов Р. Кореи;

- станция Хасан (далее - порт Раджин) - 50% грузов Р. Кореи. В результате указанного распределения были разработаны перспективные корреспонденции перевозок транзитных грузов в контейнерах в евро-азиатском сообщении с участием железнодорожного транспорта России (табл. 11).

Таблица 11

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ ПЕРЕВОЗОК ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ

В КОНТЕЙНЕРАХ В ЕВРО-АЗИАТСКОМ СООБЩЕНИИ С УЧАСТИЕМ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ, ТЫС. ДФЭ

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| на | Богу-  слав-  ская | Усть-  Луга | Печоры-  Псков-  ские,  Посинь | Крас-  ное | Се-  земка | На-  ушки | Забай-  кальск | порты  Примор-  ского  края | Хасан | Всего |
| от |
| Бусловская |  |  |  |  |  | 8,8 | 11,0 | 12,0 | 2,0 | 33,8 |
| Усть-Луга |  |  |  |  |  | 3,7 | 4,6 | 7,5 | 2,5 | 18,3 |
| Печоры-  Псковские,  Посинь |  |  |  |  |  | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,3 | 1,7 |
| Красное |  |  |  |  |  | 13,0 | 16,3 | 24,5 | 8,3 | 62,1 |
| Суземка |  |  |  |  |  | 8,1 | 10,1 | 24,0 | 2,5 | 54,7 |
| Наушки | 3,2 | 7,0 | 4,0 | 46,1 | 49,0 |  |  |  |  | 109,3 |
| Забайкальск | 4,0 | 8,7 | 5,0 | 57,6 | 61,2 |  |  |  |  | 136,5 |
| порты  Приморского  края | 1,0 | 6,3 | 1,0 | 29,4 | 38,3 |  |  |  |  | 76,0 |
| Хасан | 0,5 | 1,7 | 1,0 | 10,1 | 19,2 |  |  |  |  | 32,5 |
| Всего | 8,7 | 3,7 | 11,0 | 43,2 | 67,7 | 34,0 | 42,5 | 68,5 | 5,6 | 524,9 |

Карта-схема потенциальных транзитных контейнеропотоков представлена в приложении 5 (не приводится).

Перспективные объемы перевозок транзитных грузов в контейнерах в евро-азиатском сообщении, проходящие по Транссибирской магистрали в 2015 году, оцениваются на уровне 525 тыс. ДФЭ. С учетом дисбаланса потоков в восточном и западном направлениях возникает порожний контейнеропоток 200 тыс. ДФЭ.

Экспортно-импортные перевозки

Дополнительным результатом от внедрения транспортного продукта "Транссиб за 7 суток" должно стать повышение уровня контейнеризации существующих экспортно-импортных потоков, а также изменение существующей схемы перевозки железнодорожным транспортом груженых крупнотоннажных контейнеров в страны АТР через Северо-Запад и Юг России.

Из всех контейнеропригодных грузов наиболее вероятно до 2015 года переключение в контейнеры экспортных грузов, формирующихся в районе тяготения Свердловской дороги (это бумага и цветные металлы), Красноярской дороги, Восточно-Сибирской дороги (бумага) - 133 тыс. ДФЭ.

При прогнозировании объемов экспортных перевозок необходимо учитывать возможное изменение существующей схемы перевозки железнодорожным транспортом груженых крупнотоннажных контейнеров в страны АТР через Северо-Запад и Юг России. В 2009 году предполагается перенаправление на Транссиб потоков в Японию и Корею, а в 2010-м - 20% потока в Китай.

Центральный и Северо-Западный ФО

Экспорт - 43:

Китай - 25;

Р. Корея - 5;

Япония - 13.

Диаграмма не приводится.

Рис. 7. Объемы экспорта груженых крупнотоннажных контейнеров

железнодорожным транспортом через Северо-Запад и Юг России

в страны АТР в 2008 году, тыс. ДФЭ

В 2009 году прогнозируется снижение объемов импортных перевозок не менее чем на 20%. Это связано с тем, что основу импортного потока Транссибирской магистрали составляют: автомобили и их части - 27%; товары народного потребления - 10%; метизы, машины, станки, двигатели, металлические конструкции - 25%.

В 2010 году прогнозируется стабилизация ситуации. И далее с 2011 года, по оценкам, будут сформированы условия для роста, связанного, прежде всего, с увеличением потребительского спроса, размораживанием инвестиционных программ российских компаний.

Таблица 12

ОБЪЕМ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЖЕНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ

ПО ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ В 2005 - 2008 ГГ., ПРОГНОЗ

НА 2009 - 2015 ГГ.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показа-  тель | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | CAGR  [<\*>](#Par763) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | CAGR  [<\*>](#Par763) |
| Объем перевозок, тыс. ДФЭ | | | | | | | | | | | | | |
| экспорт | 64 | 83 | 102 | 114 | - | 117 | 147 | 174 | 216 | 260 | 307 | 322 | - |
| импорт | 124 | 177 | 276 | 320 | - | 256 | 269 | 290 | 313 | 338 | 365 | 395 | - |
| всего | 188 | 260 | 377 | 434 | - | 373 | 415 | 464 | 529 | 598 | 672 | 717 | - |
| Темп роста, % | | | | | | | | | | | | | |
| экспорт | - | 130 | 122 | 113 | 121 | 102 | 126 | 118 | 124 | 120 | 118 | 105 | 116 |
| импорт | - | 143 | 156 | 116 | 137 | 80 | 105 | 108 | 108 | 108 | 108 | 108 | 103 |
| всего | - | 138 | 145 | 115 | 132 | 86 | 111 | 112 | 114 | 113 | 112 | 107 | 107 |

--------------------------------

<\*> CAGR (Compound Annual Growth Rate) - совокупный среднегодовой темп роста.

Порожний поток оценивался исходя из сложившихся пропорций между экспортом, импортом, груженым и порожним потоками.

Таблица 13

ОБЪЕМ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

(ГРУЖЕНЫХ И ПОРОЖНИХ) ПО ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

С 2005 - 2008 ГГ., ПРОГНОЗ НА 2009 - 2015 ГГ.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показа-  тель | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | CAGR  [<\*>](#Par763) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | CAGR  [<\*>](#Par763) |
| Объем перевозок, тыс. ДФЭ | | | | | | | | | | | | | |
| экспорт | 70 | 108 | 180 | 220 | - | 179 | 201 | 226 | 261 | 298 | 337 | 359 | - |
| импорт | 131 | 193 | 299 | 338 | - | 271 | 282 | 305 | 329 | 355 | 384 | 414 | - |
| всего | 201 | 301 | 479 | 558 | - | 450 | 483 | 531 | 590 | 653 | 721 | 773 | - |
| Темп роста, % | | | | | | | | | | | | | |
| экспорт | 155 | 167 | 122 | 147 | 81 | 112 | 113 | 115 | 114 | 113 | 106 | 107 |  |
| импорт | 147 | 155 | 113 | 137 | 80 | 104 | 108 | 108 | 108 | 108 | 108 | 103 |  |
| всего | 150 | 159 | 117 | 141 | 81 | 107 | 110 | 111 | 111 | 110 | 107 | 105 |  |

8. Целевые приоритеты продукта "Транссиб за 7 суток"

Качество услуг

Основные требования, предъявляемые пользователями к Транссибирскому контейнерному сервису:

- скорость доставки;

- регулярность сервиса и стабильность транзитного времени;

- соблюдение фиксированного расписания движения как по времени нахождения поезда в пути, так и по его прибытию на конечный пункт;

- простой и прозрачный документооборот;

- конкурентоспособный тариф по критерию "цена - срок доставки";

- гибкость и клиентоориентированность тарифной политики;

- стабильность тарифной политики: срок действия тарифов как минимум в течение календарного года. Заблаговременное предоставление информации об изменении тарифов - за 60 дней до момента ввода в действие.

Технологии

1. Поэтапное повышение маршрутных скоростей движения контейнерных поездов до 1500 км/сутки [(рис. 8)](#Par893):

- уменьшение стоянки скоростных контейнерных поездов по расписанию под сменой локомотива до 45 минут (с совмещенным ТО и КО) за счет изменения технологии станций с выделением специализированных путей, первоочередной технической обработки составов, улучшения работы локомотивного депо;

- уменьшение стоянки скоростных контейнерных поездов по расписанию под сменой локомотивной бригады до 5 мин. за счет первоочередной пробы автотормозов, улучшения работы локомотивного депо;

- максимально возможное сокращение стоянки ускоренных контейнерных поездов по расписанию по пропуску пассажирских поездов путем построения соответствующего графика;

- установление диспетчерского контроля за пропуском контейнерных поездов с целью исключения простоя в ожидании отправления и неприема на станцию;

- максимальное совмещение станций технического обслуживания и станций смены локомотивов. Определение на станциях технического обслуживания, смены локомотивов, смены локомотивных бригад специализированного приемоотправочного пути для контейнерных поездов;

- установление на вышеуказанных станциях первоочередности технического и коммерческого осмотров контейнерных поездов продолжительностью не более 45 минут;

- организация проведения коммерческого осмотра контейнерного поезда для своевременного выявления коммерческих неисправностей, угрожающих безопасности движения и сохранности перевозимого груза, при помощи Автоматизированных систем коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ) без его остановок (или с сокращением числа остановок) в пути следования;

- установление первоочередности исправления неисправностей, угрожающих безопасности движения и сохранности перевозимых грузов, обнаруженных в процессе технического и коммерческого осмотров на станциях, а также в пути следования при помощи АСКО ПВ;

- организация предварительного информирования работников станций о необходимости остановки или отцепки вагонов от состава для организации производства работ по устранению технических или коммерческих неисправностей.

                                    ┌───────────────────────────────────────────────────────┐

Находка - Красное │                        Целевая маршрутная скорость -                            │

          9806 км            │1500 км/сутки (+ 590 км/сутки), 62,5 км/ч (+ 24,6 км/ч)│

                                    │                          Время: 168 часов (- 92 часа)                            │

                                    └───────────────────────────────────────────────────────┘

                                                                                        /\

                                    ┌─────────────────┬────────┴────────┬───────────────────┐

                        ┌─────┴───┐        ┌────────┴──────┐        ┌─────┴───┐        ┌──────────┴───────┐

                        │- 8 часов│        │- 1 час 35 мин.│        │- 7 часов│        │- 75 часов 25 мин.│

                        └─────────┘        └───────────────┘        └─────────┘        └──────────────────┘

                                /\                                /\                                  /\                                  /\

┌──────────────┐│ ┌──────────────┐│ ┌───────────────┐│ ┌──────────────┐ │

│Время на ТО и ││ │Время на смену││ │Время на смену ││ │Время в пути    │ │

│ КО - 55 мин. ││ │локомотивов - ││ │ локомотивных    ││ │без учета сто-│ │

│(до 45 мин.)/ ││ │        5 мин.        ││ │    бригад - 5      ││ │янок на ПТО,    │ │

│    один пункт    ├┤ │(до 25 мин.)/ ├┤ │    мин. (до 15    ├┤ │ПКО, смены        │ │

│Срок: 2009 год││ │    одна смена    ││ │    мин.)/одна      ││ │локомотивов и │ │

│                            ││ │Срок: 2010 год││ │          смена          ││ │локомотивных    ├─┘

│                            ││ │                            ││ │Срок: 2012 год ││ │бригад - 75      │

└──────────────┘│ └──────────────┘│ └───────────────┘│ │часов 25 мин. │

            /\                │                /\              │                  /\              │ │(до 163 часов │

            │                  │                │                │                  │                │ │30 мин.)            │

┌─ ── ┴─ ── ── ┐│ ┌─ ── ─┴ ── ── ┐│ ┌─ ── ── ── ── ─┐│ │Срок: 2012 год│

Установление      │ │    Улучшение      ││ │      Улучшение      ││ └──────────────┘

│первоочеред-    ││            работы          │            работы            │              /\

ности ТО и КО    │ │локомотивного ││ │ локомотивного ││              │

│контейнерных    ││              депо            │              депо              │ ┌─ ── ┴─ ── ── ┐      ..............

поездов, уст-    │ └─ ── ── ── ── ┘│ └─ ── ── ── ── ─┘│        Сокращение            .Оптимизация .

│ранения неис- ││                                  │                                    │ │    стоянок по    │      .    графика      .

правностей          │                                  │                                    │          пропуску        <──.    движения    .

└─ ── ── ── ── ┘│                                  │                                    │ │ пассажирских │      .                        .

┌─ ── ── ── ── ┐│                                  │                                    │          поездов                .                        .

│Организация      ││                                  │                                    │ └─ ── ── ── ── ┘      ..............

системы пред-    │                                  │                                    │ ┌─ ── ── ── ── ┐      ..............

│варительного    ││                                  │                                    │ │    Сокращение    │      .Установление.

информирования │                                  │                                    │        простоев в            .диспетчерс- .

│о технических ││                                  │                                    │ │      ожидании      │<──.кого                .

и/или                    │                                  │                                    │    отправления и          .контроля        .

│коммерческих    ││                                  │                                    │ │ неприема на    │      .                        .

неисправностях │                                  │                                    │          станцию                .                        .

└─ ── ── ── ── ┘│                                  │                                    │ └─ ── ── ── ── ┘      ..............

┌──────────────┐│ ┌──────────────┐│ ┌───────────────┐│ ┌─ ── ── ── ── ┐      ..............

│    Количество    ││ │Количество        ││ │Количество смен││        Увеличение            .Снятие            .

│ пунктов ПТО    ││ │смен локомоти-├┘ │ локомотивных    ├┘ │ допускаемой    │      .инфраструк- .

│и ПКО - 4 ед. ││ │вов - 3 ед.      │    │бригад - 9 ед. │            скорости        <──.турных            .

│    (до 3 ед.)    ├┘ │(до 4 ед.)        │    │    (до 24 ед.)    │    │      грузовых      │      .ограничений .

│Срок: 2015 год│    │Срок: 2015 год│    │Срок: 2015 год │        контейнерных    <─┐.                        .

└──────────────┘    └──────────────┘    └───────────────┘    │поездов до 100│    │.                        .

              /\                                /\                                /\                              км/час              │.                        .

              │                                  │                                  │                      └─ ── ── ── ── ┘    │..............

┌─ ── ─┴ ── ── ┐    ┌─ ── ─┴ ── ── ┐    ┌─ ── ─┴ ── ── ─┐    ┌─ ── ── ── ── ┐    │..............

    Гарантийное            Максимальное            Удлинение плеч                  Другие              │.Актуализация.

│плечо +1035 км│    │совмещение        │    │ обслуживания    │    │ мероприятия    │    │.нормативов    .

    (до 2435 км)          станций ТО и              локомотивных                                              └.для контей- .

│Срок: 2009 год│    │смены локомо- │    │        бригад          │    │                            │      .нерных            .

                                      тивов                                                                                                    .поездов          .

└─ ── ── ── ── ┘    └─ ── ── ── ── ┘    └─ ── ── ── ── ─┘    └ ── ── ── ── ─┘      ..............

┌─ ── ── ── ── ┐

      Совмещение

│ пунктов ТО и │

              КО

└─ ── ── ── ── ┘

              /\

              │

................

.Организация КО.

.с использова- .

.нием АСКО ПВ    .

.без остановок .

.поездов              .                              ┌─────────────────────────────┐

................                              │Текущая маршрутная скорость -│

              └───────────────────────┤      910 км/сутки, 37,9 км/ч      ├────────────────────

                                                              │            Время - 260 часов            │

                                                              └─────────────────────────────┘

Рис. 8. Дерево целей по достижению маршрутной скорости

контейнерного поезда 1500 км/сутки

2. Совершенствование подвижного состава для перевозки контейнеров и повышение эффективности его использования:

- использование современного подвижного состава, позволяющего повысить скорость движения и вместимость контейнерного поезда. (Использование 80-футовых фитинговых платформ позволяет при перевозке 40 контейнеров увеличить физическую провозную способность контейнерного поезда на 16 - 25%. Следующим шагом в этом направлении является разработка сочлененных платформ. Следует отметить, что как 80-футовые платформы, так и сочлененные платформы весьма чувствительны к переработке с использованием сортировочных горок, и их предпочтительнее использовать в составе маршрутных контейнерных поездов);

- повышение эффективности использования подвижного состава для перевозки контейнеров. (При разработке новых фитинговых платформ и модернизации существующего парка следует учитывать тенденции развития контейнерного парка в направлении использования универсальных и специализированных контейнеров повышенной вместимости и грузоподъемности - в первую очередь 30- и 45-футовых универсальных контейнеров и 23- и 26-футовых танк-контейнеров, 23-футовых сменных кузовов. Новые модели вагонов должны иметь расширенный набор фитингов, позволяющих эффективно использовать вагоны для погрузки контейнеров любого типа.)

3. Создание и развитие современных систем документооборота:

- внедрение электронного документооборота между всеми участниками транспортного процесса с использованием формализованного набора EDI сообщений и электронной цифровой подписи для юридически значимых документов и сообщений;

- использование технологии предварительной информации и декларирования грузов, перевозимых под таможенным контролем в соответствии с проектом Концепции таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации ГТК РФ;

- применение технологии предварительного информирования таможенных органов для быстрого декларирования грузов позволит сократить задержки грузов по причине представления неполных или недостоверных сведений.

Транспортно-логистическая инфраструктура

- отмена инфраструктурных ограничений скорости контейнерных поездов, влияющих на организацию заданной маршрутной скорости;

- отмена ограничений скорости по горловинам и главным и специализированным путям станций ниже 80 км/ч;

- установка стрелочных переводов 1/18 на специализированные пути станции для обработки составов;

- модернизация контейнерных терминалов и строительство новых контейнерных терминалов, способных принимать полносоставные контейнерные поезда и обеспечивать быструю и эффективную обработку поездов, включая прием и погрузку, выдачу грузов в контейнерах, перегруз контейнеров с одного поезда на другой.

Нормативно-правовое регулирование

- внесение изменений в [статью 13](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=303616&date=16.02.2021&demo=2&dst=100110&fld=134) ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации";

- утверждение Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом в универсальных крупнотоннажных и (или) специализированных контейнерах, совпадающих по параметрам с универсальными контейнерами, а также порожних крупнотоннажных универсальных и (или) специализированных контейнеров в составе контейнерных поездов;

- внесение изменений в Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом;

- внесение изменений и дополнений в международные соглашения (СМГС) в части закрепления понятия "контейнерный поезд", условий его формирования и курсирования;

- внесение изменений в действующее законодательство Российской Федерации, регулирующее международные перевозки, в том числе:

- согласование с Государственным таможенным комитетом (ГТК) выпуска документов международного таможенного транзита (МТТ) и внутреннего таможенного транзита (ВТТ) без привязки к номеру вагона;

- разработка и принятие отдельного закона "О транзитных перевозках через территорию Российской Федерации".

Тарифное регулирование

- установление тарифов на контейнерные перевозки на среднесрочный период;

- установление тарифов по контейнерным перевозкам на вагон (контейнерный поезд);

- рассмотрение возможности замены сопровождения и охраны грузов страхованием грузов;

- установление экономически целесообразного уровня сбора за оформление документа МТТ при осуществлении транзитных контейнерных перевозок;

- совершенствование тарифной политики на перевозки грузов в специализированных контейнерах. Именно в этом сегменте возможно полностью реализовать преимущество скорости доставки грузов по Транссибу, так как грузы, перевозимые в специализированных контейнерах, особенно чувствительны к срокам доставки.

9. Программа мероприятий по развитию контейнерных

перевозок с использованием Транссибирской магистрали за счет

реализации транспортного продукта "Транссиб за 7 суток"

1. Реализация первого этапа внедрения ускоренных контейнерных перевозок с маршрутной скоростью 1100 км/сутки (45,8 км/ч)

1.1.    Активизация работы по вступлению      ЦМ, ЦФТО, ЦД, ЦЮ,            III квартал

            в силу Правил перевозок грузов          ЦМТП,                                    2009 г.

            железнодорожным транспортом в            ОАО "ТрансКонтейнер"

            универсальных крупнотоннажных и        (по согласованию),

            (или) специализированных, в том        ЗАО "Русская тройка"

            числе изотермических и                          (по согласованию)

            рефрижераторных, контейнерах,

            совпадающих по параметрам с

            универсальными контейнерами, а

            также порожних крупнотоннажных

            универсальных и (или)

            специализированных контейнеров в

            составе контейнерных поездов

1.2.    Подготовка предложений по                    ЦФТО, ЦТБД, ЦМ                  2009 г.

            внесению изменений в

            законодательство Российской

            Федерации, регулирующее

            транзитные перевозки, с целью

            беспрепятственного прохождения

            транзитных грузов по территории

            России с минимальным таможенным

            контролем при въезде и выезде из

            страны

1.3.    Подготовка предложений по                    ЦМ, ЦФТО, ЦД,                    2009 г.

            внесению изменений и дополнений в    ОАО "ТрансКонтейнер"

            международные соглашения в части      (по согласованию),

            закрепления понятия "контейнерный    ЗАО "Русская тройка"

            поезд" и условий его формирования    (по согласованию)

            и курсирования

1.4.    Разработка положения об                        ЦД, ЦТ, ЦВ, ЦП,                2009 г.

            ускоренном контейнерном поезде          ОАО "ВНИИЖТ"

            (технология формирования,                    (по согласованию),

            пропуск, нагон при опоздании,            ОАО "НИИАС"

            исключение неисправных вагонов,        (по согласованию),

            технология осмотра, плечи                    ОАО "ТрансКонтейнер"

            обращения локомотивов и                        (по согласованию),

            локомотивных бригад)                              ЗАО "Русская тройка"

                                                                                  (по согласованию)

1.5.    Разработка графика движения                ЦД, ЦТ, ЦВ, ЦП,                III квартал

            ускоренного контейнерного поезда      ОАО "ТрансКонтейнер"      2009 г.

            на маршрутах Находка                              (по согласованию),

            (Владивосток)/Забайкальск/Наушки      ЗАО "Русская тройка"

            - Красное/Суземка                                    (по согласованию)

1.6.    Ввод ускоренных контейнерных              ЦД, ЦИ, ЦП, ЦТ, ЦВ,        2009 г.

            поездов в опытную эксплуатацию на    ЦФТО,

            маршрутах Находка (Владивосток)/      ОАО "ТрансКонтейнер"

            Забайкальск/Наушки - Красное/            (по согласованию),

            Суземка. Объявление о начале              ЗАО "Русская тройка"

            опытной эксплуатации всем                    (по согласованию)

            причастным операторам

1.7.    Анализ выполнения графика                    ЦД, ЦТ, ЦП,                        Ноябрь

            движения ускоренными                              ОАО "ВНИИЖТ"                      2009 г.

            контейнерными поездами на                    (по согласованию),

            маршрутах Находка (Владивосток)/      ГипротрансТЭИ,

            Забайкальск/Наушки - Красное/            ОАО "ТрансКонтейнер"

            Суземка. Разработка предложений        (по согласованию),

            по снижению риска невыполнения          ЗАО "Русская тройка"

            графиковых времен хода                          (по согласованию)

1.8.    Подготовка перечня мероприятий по    ЦП, ЦЭ, ЦШ, ЦТ, ЦВ          Ноябрь

            устранению ограничений скорости,                                                    2009 г.

            связанных с состоянием

            инфраструктуры

1.9.    Разработка технологии                            ЦКИ, ЦФТО,                          2009 г.

            электронного документооборота            ОАО "ТрансКонтейнер"

            между всеми участниками перевозки    (по согласованию),

            контейнеров ускоренными поездами      ЗАО "Русская тройка"

                                                                                  (по согласованию)

1.10. Сокращение времени на смену                ЦД, ЦТ                                  2009 г.

            локомотивных бригад до 15 минут

1.11. Сокращение количества смен                  ЦД, ЦТ                                  2009 г.

            локомотивов до 6

1.12. Сокращение количества технических    ЦВ, ЦД, ЦТ                          2009 г.

            осмотров до 4 и среднего времени

            технического осмотра до 45 минут

2. Повышение маршрутной скорости ускоренных контейнерных поездов до 1400 км/сутки (58/3 км/ч)

2.1.    Контрольные динамические и по            ЦД, ЦП, ЦВ, ЦТ,                II квартал

            воздействию на путь испытания            ОАО "ВНИИЖТ"                      2009 г.

            груженых контейнерных поездов со      (по согласованию)

            скоростями до 90 км/ч

2.2.    Разработка нормативной                          ЦП, ОАО "ВНИИЖТ"              II квартал

            документации для повышения                  (по согласованию)            2009 г.

            скорости движения ускоренных

            контейнерных поездов с гружеными

            платформами до 90 км/ч

2.3.    Разработка методики                                ЦЭКР, ЦТех, ЦД, ЦВ,        2009 г.

            функционально-стоимостного                  ЦТ, ЦП, ЦШ, ЦЭ,

            анализа мероприятий по повышению      ОАО "ВНИИЖТ"

            маршрутной скорости контейнерных      (по согласованию)

            поездов

2.4.    Функционально-стоимостная оценка      ЦЭКР, ЦТех, ЦД, ЦВ,        II квартал

            мероприятий по повышению                      ЦТ, ЦП, ЦШ, ЦЭ,                2010 г.

            маршрутной скорости контейнерных      ОАО "ВНИИЖТ"

            поездов                                                        (по согласованию)

2.5.    Снятие ограничений скорости по          ЦП, железные дороги        2009 - 2010

            главным путям горловин станций на                                                  гг.

            маршрутах пропуска ускоренных

            контейнерных поездов

2.6.    Разработка комплекса мер по                ЦД, ЦТ, ЦВ, ЦП,                Март

            снижению риска невыполнения                ОАО "ВНИИЖТ"                      2010 г.

            заданной маршрутной скорости              (по согласованию)

2.7.    Разработка предложений по                    ЦМ, ЦФТО, ЦЮ,                    2011 г.

            внесению изменений в [Устав](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=303616&date=16.02.2021&demo=2)                  ОАО "ВНИИЖТ"

            железных дорог в части                          (по согласованию),

            обеспечения сохранности грузов          ОАО "ТрансКонтейнер"

            при их перевозке в контейнерах, в    (по согласованию),

            том числе рефрижераторных и                ЗАО "Русская тройка"

            изотермических                                          (по согласованию)

2.8.    Опытная эксплуатация ускоренных        ЦД, ЦТ, ЦВ, ЦП,                2011 г.

            контейнерных поездов с                          ОАО "ВНИИЖТ"

            реализацией максимальной скорости    (по согласованию),

            90 км/ч                                                        ОАО "ТрансКонтейнер"

                                                                                  (по согласованию),

                                                                                  ЗАО "Русская тройка"

                                                                                  (по согласованию)

2.9.    Разработка графика движения                ЦД, ЦТ, ЦВ, ЦП,                2011 г.

            ускоренного контейнерного поезда      ОАО "ТрансКонтейнер"

            на маршрутах Находка                              (по согласованию),

            (Владивосток)/Забайкальск/Наушки      ЗАО "Русская тройка"

            - Красное/Суземка с маршрутной          (по согласованию)

            скоростью 1400 км/сутки

2.10. Организация постоянной                          ЦД, ЦТ, ЦВ, ЦФТО,            2012 г.

            эксплуатации ускоренных                        ОАО "ТрансКонтейнер"

            контейнерных поездов на маршрутах    (по согласованию),

            Находка (Владивосток)/Забайкальск    ЗАО "Русская тройка"

            /Наушки - Красное/Суземка с                (по согласованию)

            маршрутной скоростью 1400

            км/сутки

2.11. Организация эксплуатации                      ЦД, ЦП, ЦТ, ЦВ, ЦИ,        2012 г.

            ускоренных контейнерных поездов        ЦФТО,

            на других направлениях                          "ГипротрансТЭИ",

                                                                                  ОАО "ВНИИЖТ"

                                                                                  (по согласованию),

                                                                                  ОАО "ТрансКонтейнер"

                                                                                  (по согласованию),

                                                                                  ЗАО "Русская тройка"

                                                                                  (по согласованию)

2.12. Сокращение количества смен                  ЦТ, ЦД                                  2010 - 2012

            локомотивных бригад до 28                                                                  гг.

2.13. Сокращение количества смен                  ЦТ, ЦД                                  2010 - 2012

            локомотивов до 4 и времени на                                                          гг.

            смену локомотива до 25 мин.

2.14. Экономическая оценка вариантов          ЦД, ЦТ, ЦП,                        2010 г.

            длины ускоренного контейнерного        ОАО "ВНИИЖТ"

            поезда исходя из параметров                (по согласованию)

            эффективности

2.15. Определение загрузки пропускной        ГипротрансТЭИ, ЦД,          2009 г.

            способности участков                              ЦП, ЦЭ, ЦШ

            Транссибирской магистрали на

            маршрутах обращения ускоренных

            контейнерных поездов и

            мероприятий по развитию участков

            под перспективные объемы

3. Повышение маршрутной скорости ускоренных контейнерных поездов до 1500 км/сутки (62,5 км/ч) и выше

3.1.    Разработка технических требований    ЦТех, ЦВ, ЦИ,                    2010 г.

            к системе виброзащиты,                          ОАО "ВНИИЖТ"

            обеспечивающей сохранность                  (по согласованию),

            грузов, перевозимых в                            ОАО "НИИАС"

            крупнотоннажных контейнерах на          (по согласованию),

            платформах                                                  ОАО "ТрансКонтейнер"

                                                                                  (по согласованию),

                                                                                  ЗАО "Русская тройка"

                                                                                  (по согласованию)

3.2.    Разработка технического проекта        ЦТех, ЦВ, ПКБ ЦВ,            2011 г.

            на комплекс энергопоглощающих            ОАО "ВНИИЖТ"

            технических средств виброзащиты        (по согласованию)

            для обеспечения сохранности

            грузов, перевозимых в

            крупнотоннажных контейнерах

3.3.    Разработка нормативных документов    ЦТех, ОАО "ВНИИЖТ"          2012 г.

            для повышения скоростей движения      (по согласованию)

            ускоренных контейнерных поездов

            до 100 км/ч

3.4.    Разработка комплекса мер по                ЦД, ЦТ, ЦВ, ЦП,                2012 г.

            снижению риска невыполнения                ОАО "ВНИИЖТ"

            заданной маршрутной скорости              (по согласованию)

3.5.    Разработка графика движения                ЦД, ЦТ, ЦВ, ЦП,                2013 г.

            ускоренного контейнерного поезда      ОАО "ТрансКонтейнер"

            на маршрутах Находка                              (по согласованию),

            (Владивосток)/Забайкальск/Наушки      ЗАО "Русская тройка"

            - Красное/Суземка с маршрутной          (по согласованию)

            скоростью 1500 км/сутки

3.6.    Опытные поездки с ускоренными            ЦД, ЦТ, ЦВ, ЦП,                2012 г.

            контейнерными поездами с                      ОАО "ВНИИЖТ"

            реализацией максимальной скорости    (по согласованию)

            100 км/ч

3.7.    Реализация мероприятий по                    ЦП, ЦЭ, ЦШ, ЦД                  2010 - 2013

            подготовке инфраструктуры                                                                  гг.

            направлений Находка (Владивосток)

            - Красное, Забайкальск - Красное

            в соответствии с планируемыми

            объемами перевозок ускоренными

            контейнерными поездами с

            маршрутной скоростью 1500

            км/сутки

3.8.    Модернизация контейнерных                    ЦТех, ЦВ,                            2011 г.

            платформ на тележках модели 18-        ОАО "ТрансКонтейнер"

            100 для реализации скорости                (по согласованию),

            движения в груженом и порожнем          ЗАО "Русская тройка"

            состоянии 100 км/ч                                  (по согласованию)

3.9.    Ввод ускоренных контейнерных              ЦД, ЦТ, ЦВ, ЦИ,                2014 - 2015

            поездов в опытную эксплуатацию на    ЦФТО,                                    гг.

            маршрутах Находка (Владивосток)/      ОАО "ТрансКонтейнер"

            Забайкальск/Наушки - Красное/            (по согласованию),

            Суземка с маршрутной скоростью          ЗАО "Русская тройка"

            1500 км/сутки                                            (по согласованию)

3.10. Повышение маршрутной скорости            ЦД, ЦП, ЦТ, ЦВ, ЦИ,        2015 г.

            контейнерных поездов до 1500              ОАО "ТрансКонтейнер"

            км/сутки на других направлениях        (по согласованию),

                                                                                  ЗАО "Русская тройка"

                                                                                  (по согласованию)

3.11. Разработка эффективных параметров    ЦТех, ЦТ,                            II квартал

            тяги и технических требований к        ОАО "ВНИИЖТ"                      2010 г.

            локомотивам для обслуживания              (по согласованию)

            ускоренных контейнерных поездов

3.12. Разработка технических требований    ЦТех, ЦВ,                            I квартал

            к новым фитинговым платформам, в      ОАО "ВНИИЖТ"                      2010 г.

            том числе электрифицированным,          (по согласованию)

            для ускоренного контейнерного

            поезда с учетом оптимизации

            увеличения плеч гарантированного

            обслуживания

3.13. Сокращение количества смен                  ЦТ, ЦД                                  2013 - 2015

            локомотивных бригад до 24 и                                                              гг.

            времени на смену локомотивных

            бригад до 5 мин.

3.14. Сокращение времени на смену                ЦТ, ЦД

            локомотива до 5 мин.

3.15. Сокращение количества технических    ЦВ, ЦД                                  2013 - 2015

            осмотров до 3                                                                                          гг.

3.16. Повышение пропускной способности      ЦУКС, ЦП, ЦД, ЦЭ, ЦШ      2010 - 2015

            участков                                                                                                    гг.

3.17. Обновление и модернизация                    ЦШ                                          2010 - 2015

            технических средств ЖАТ на                                                                гг.

            дорогах

3.18. Ускорение операций по приему и          ЦУКС, ЦП, ЦМ, ЦД              2010 - 2015

            отправлению поездов за счет                                                              гг.

            развития припортовых станций

            Находкинского железнодорожного

            узла

3.19. Удлинение путей на станциях                ЦУКС, ЦП, ЦД                      2009 - 2011

                                                                                                                                гг.

4. Тарифное регулирование

4.1.    Внесение предложений по изменению    ЦИ, ЦМТП                              IV квартал

            нормативно-правовых актов в части                                                  2009 г.

            стабилизации тарифов на

            международные перевозки

            крупнотоннажных контейнеров в

            среднесрочном (трехлетнем)

            периоде

4.2.    Разработка методологии                          ЦМТП, ОАО "ВНИИЖТ"          Июнь

            определения себестоимости                    (по согласованию),          2010 г.

            перевозок транзитных грузов в            ЗАО "Русская тройка"

            крупнотоннажных универсальных и        (по согласованию)

            специализированных контейнерах

            ускоренными контейнерными

            поездами, расчет себестоимости

            перевозок

4.3.    Разработка тарифа на перевозку          ЦМТП, ОАО "ВНИИЖТ"          Август

            транзитных грузов в                                (по согласованию),          2010 г.

            крупнотоннажных универсальных и        ОАО "ТрансКонтейнер"

            специализированных контейнерах          (по согласованию),

            ускоренными контейнерными                    ЗАО "Русская тройка"

            поездами                                                      (по согласованию)

10. Ресурсное обеспечение Программы

развития железнодорожных контейнерных перевозок

с использованием Транссибирской магистрали

Суммарный объем капитальных вложений для реализации Программы развития железнодорожных контейнерных перевозок с использованием Транссибирской магистрали до 2015 года оценивается около 11 млрд. рублей (в текущих ценах) (табл. 14, [15](#Par1290)).

Таблица 14

ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ, ТРЕБУЮЩИХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ВЛОЖЕНИЙ

ДЛЯ ВНЕДРЕНИЯ ПРОДУКТА "ТРАНССИБ ЗА 7 СУТОК" НА МАРШРУТЕ

НАХОДКА - КРАСНОЕ, ПО ГОДАМ РЕАЛИЗАЦИИ

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N  п/п | Наименование  мероприятий | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Всего |
| 1. | Повышение  пропускной  способности  участков |  | 985,30 | 985,00 | 985,00 | 985,00 | 985,00 | 730,00 | 5655,30 |
| 2. | Обновление  устройств  ЖАТ [<\*>](#Par1286) |  | 282,50 | 282,50 | 282,50 | 282,50 | 282,50 | 282,50 | 1695,00 |
| 3. | Ускорение  операций по  приему и  отправлению  поездов |  | 250,00 | 250,00 | 250,00 | 300,00 | 350,00 |  | 1400,00 |
| 4. | Удлинение  путей на  станциях | 697,90 | 1184,10 | 283,15 |  |  |  |  | 2165,15 |
|  | Итого | 697,90 | 2701,90 | 1800,65 | 1517,50 | 1567,50 | 1617,50 | 1012,50 | 10915,45 |

--------------------------------

<\*> Оценка ЦШ с учетом прогнозируемого износа оборудования и его стоимости на 2008 год.

Таблица 15

ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ, ТРЕБУЮЩИХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ВЛОЖЕНИЙ

ДЛЯ ВНЕДРЕНИЯ ПРОДУКТА "ТРАНССИБ ЗА 7 СУТОК" НА МАРШРУТЕ

НАХОДКА - КРАСНОЕ

┌────┬───────────────────────────┬────────┬──────┬───────┬─────┬──────────┐

│ N    │ Наименование мероприятия    │Ответст-│Срок    │    Ед.    │Объем│Стоимость,│

│п/п │                                                      │венный    │испол-│    изм. │работ│млн. руб. │

│        │                                                      │исполни-│нения,│              │          │                    │

│        │                                                      │тель        │гг.      │              │          │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│1.    │Повышение пропускной              │                │            │              │          │                    │

│        │способности участков              │                │            │              │          │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│1.1.│Реконструкция станции Чита │ЦУКС        │2015    │              │          │1275,30      │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│1.2.│Строительство 3 главного      │ЦД, ЦУКС│2015    │км          │43,8 │4380,00      │

│        │пути на участке Красноярск │                │            │              │          │                    │

│        │- Кемчуг                                      │                │            │              │          │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│2.    │Обновление и модернизация    │ЦШ            │2010 -│стрелка│188    │1695,00      │

│        │технических средств ЖАТ на │                │2015    │ЭЦ          │          │                    │

│        │дорогах                                        │                │            │км АБ    │135    │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│2.1.│Восточно-Сибирская ж.д.:      │ЦШ            │            │км АБ    │60      │380,00        │

│        │обновление автоблокировки    │                │            │              │          │                    │

│        │на участке Подкаменная -      │                │            │              │          │                    │

│        │Слюдянка                                      │                │            │              │          │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│2.2.│Западно-Сибирская ж.д.:        │ЦШ            │            │стрелка│130    │650,00        │

│        │модернизация ЭЦ ст. Чулым- │                │            │ЭЦ          │          │                    │

│        │ская, Юрга-1, Дупленская      │                │            │              │          │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│2.3.│Московская ж.д.:                      │ЦШ            │            │              │          │                    │

│        │модернизация ЭЦ ст. Издеш- │                │            │стрелка│58      │290,00        │

│        │ково, Мещерская, Семлево      │                │            │ЭЦ          │          │                    │

│        │обновление автоблокировки    │                │            │км АБ    │75      │375,00        │

│        │участка Вязьма - Сафоново    │                │            │              │          │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│3.    │Ускорение операций по при- │                │            │              │          │1400,00      │

│        │ему и отправлению поездов    │                │            │              │          │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│3.1.│Развитие припортовых              │ЦУКС        │2015    │              │          │1400,00      │

│        │станций Находкинского            │                │            │              │          │                    │

│        │железнодорожного узла            │                │            │              │          │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│4.    │Удлинение путей на станциях│                │            │              │          │2165,15      │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│4.1.│Удлинение приемоотправочных│ЦД            │2010 -│шт.        │1        │146,00        │

│        │путей на станциях Западно- │                │2011    │              │          │                    │

│        │Сибирской ж.д. (ст.                │                │            │              │          │                    │

│        │Анжерская)                                  │                │            │              │          │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│4.2.│Удлинение приемоотправочных│ЦД            │2009 -│шт.        │2        │372,10        │

│        │путей на станциях                    │                │2011    │              │          │                    │

│        │Красноярской ж.д. (ст.          │                │            │              │          │                    │

│        │Ключи, ст. Мариинск)              │                │            │              │          │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│4.3.│Удлинение приемоотправочных│ЦД            │2009 -│шт.        │4        │1277,85      │

│        │путей на станциях Восточно-│                │2011    │              │          │                    │

│        │Сибирской ж.д. (ст. Тальцы,│                │            │              │          │                    │

│        │ст. Делюр, ст. Касьяновка, │                │            │              │          │                    │

│        │ст. Слюдянка-2)                        │                │            │              │          │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│4.4.│Удлинение приемоотправочных│ЦД            │2009 -│шт.        │1        │105,50        │

│        │путей на станциях                    │                │2010    │              │          │                    │

│        │Забайкальской ж.д. (ст.        │                │            │              │          │                    │

│        │Таптугары)                                  │                │            │              │          │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│4.5.│Удлинение приемоотправочных│ЦД            │2009 -│шт.        │1        │263,70        │

│        │путей на станциях                    │                │2010    │              │          │                    │

│        │Дальневосточной ж.д. (ст.    │                │            │              │          │                    │

│        │Угловая)                                      │                │            │              │          │                    │

├────┼───────────────────────────┼────────┼──────┼───────┼─────┼──────────┤

│        │Всего                                            │                │            │              │          │10915,45    │

└────┴───────────────────────────┴────────┴──────┴───────┴─────┴──────────┘

Также для реализации транспортного продукта "Транссиб за 7 суток" необходимо предусмотреть затраты на проведение в 2009 - 2011 гг. научно-исследовательских работ, направленных на обеспечение поэтапного повышения маршрутной скорости контейнерных поездов. По предварительным оценкам, затраты на исследования могут составить около 100 млн. руб. Более точная их оценка будет проведена позднее в установленном порядке.

11. Оценка рисков реализации Программы развития

железнодорожных контейнерных перевозок с использованием

Транссибирской магистрали

Таблица 16

ПРОДУКТ "ТРАНССИБ ЗА 7 СУТОК": SWOT-АНАЛИЗ

ВНУТРЕННИЕ

|  |  |
| --- | --- |
| Положительные | Отрицательные |
| - Выгодное географическое положение  - Повышение рисков надежности  морского маршрута  - Более высокий уровень безопасности  перевозок  - Оптимальный маршрут перевозки  дорогостоящих, чувствительных к  срокам доставки грузов  - Проследование по территории одного  государства-транзитера с минимальным  пересечением таможенно-пограничных  пунктов пропуска  - Проведение опытных поездок со  скоростью свыше 1350 км/ч  свидетельствует о том, что создание  продукта "Транссиб за 7 суток"  технически осуществимо  - Применение единой международной  транспортной накладной ЦИМ/СМГС  - Экономия от ускорения оборачивае-  мости активов грузовладельцев за счет  сокращения сроков доставки  - Развитие Транссибирского маршрута  предусмотрено Стратегией-2030  - Ускоренно внедряется технология  контейнерных блок-поездов, следующих  по жесткому графику, с обеспечением  высокой сохранности грузов  - Создан технический и технологичес-  кий задел развития железнодорожных  контейнерных перевозок  - Осуществляются организационно-  технологические мероприятия по  оптимизации продолжительности и  количества стоянок, сокращению  времени движения контейнерного поезда  - Повышение маршрутной скорости до  1100 км/сут. возможно без дополни-  тельных инвестиционных вложений  только за счет совершенствования  организации и технологии перевозок | - Высокая по сравнению с морским  путем стоимость перевозки  - Несовершенство таможенного  законодательства и механизма  контроля в пунктах пропуска, их  слабая техническая оснащенность  - Длительные сроки оформления  документации  - Общий низкий уровень обслуживания  грузов  - Отсутствие четкого графика  движения поездов  - Нехватка подвижного состава,  фитинговых платформ и  крупнотоннажных контейнеров  - Несовершенство нормативно-  правовой базы, регулирующей  транзитные перевозки контейнерных  грузов  - Недостаточно гибкое тарифное  регулирование и нестабильная в  среднесрочном периоде тарифная  политика  - Незначительная доля ОАО "РЖД" в  сквозном тарифе - 25%  - Отсутствие единого логистического  провайдера на всей транспортной  цепи  - Гибкость рыночного  позиционирования конкурентов с  учетом изменений конъюнктуры рынка |
| Strengths (сильные стороны) | Weaknesses (слабые стороны) |

ВНЕШНИЕ

|  |  |
| --- | --- |
| Положительные | Отрицательные |
| - Возможность продления железнодорож-  ных линий колеи 1520 мм на территорию  западноевропейских стран  - Повышение контейнеризации перевозок  контейнеропригодных грузов  - Совершенствование и приведение  Законов ["О морских портах"](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=304151&date=16.02.2021&demo=2) и "[Устав](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=303616&date=16.02.2021&demo=2)  железнодорожного транспорта" к  технологии работы железнодорожного  транспорта  - Разработка и принятие закона "О  транзитных перевозках через  территорию Российской Федерации"  - Утверждение Правил перевозок в  составе контейнерных поездов  - Стабильность тарифной политики в  течение 2 - 3 лет  - Внедрение единого электронного  документооборота и электронной  цифровой подписи, а также автоматизи-  рованной системы предварительного  информирования таможенных органов и  декларирования грузов  - Замена сопровождения и охраны  грузов страхованием грузов  - Комплексное снижение  нежелезнодорожной составляющей  сквозного тарифа от двери до двери  (сбора за оформление документа о  Международном таможенном транзите,  стивидорных сборов в портах и др.)  - Строительство новых контейнерных  терминалов в портах, способных  принимать полносоставные контейнерные  поезда и обеспечивать быструю и  эффективную обработку поездов,  включая быстрый перегруз контейнеров  с одного поезда на другой  - Отмена инфраструктурных ограничений  скорости движения до возможностей  подвижного состава  - Расширение возможностей интеграции  в систему глобальных международных  транспортных коридоров и обеспечение  сбалансированного развития отдельных  звеньев цепи международной перевозки | - Развитие трансконтинентальных  маршрутов в обход Транссиба  - Глобализация, концентрация и  укрупнение перевозочного бизнеса  морских операторов  - Создание стратегических альянсов  без участия ОАО "РЖД"  - Развитие глобальных портовых  центров на альтернативных  сухопутному пути маршрутах  перевозок  - Рост рыночного предложения со  стороны конкурентов  - Недостижение согласованных  позиций между участниками  транспортного процесса при  установлении сквозной ставки  - Недостаточный уровень спроса  вследствие долговременного  экономического спада  - Недостаточная обеспеченность  потребных инвестиций финансовыми  ресурсами  - Дефицит пропускной способности  инфраструктуры Транссибирской  магистрали вследствие увеличения  объемов грузовых и пассажирских  перевозок  - Риск невозврата инвестиций  - Риск недостижения целевых  характеристик продукта "Транссиб за  7 суток" |
| Opportunities (возможности) | Threats (угрозы) |

12. Оценка результатов реализации Программы развития

железнодорожных контейнерных перевозок с использованием

Транссибирской магистрали

Расчет экономической эффективности реализации Программы развития железнодорожных контейнерных перевозок с использованием Транссибирской магистрали выполнен в соответствии с требованиями Методических рекомендаций по оценке инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте (приложение к Указанию МПС России N В-1024у от 31 августа 1998 г.) в автоматизированной системе "АльтИнвест 4.0".

Доходы <1> от дополнительных объемов транзитных перевозок без учета вагонной составляющей на 2015 год оцениваются около 8864 млн. руб. Зависящие расходы <2> в части железнодорожной инфраструктуры и тяги для обеспечения дополнительных объемов транзитных перевозок прогнозируются в 2015 году около 6255 млн. руб.

--------------------------------

<1> Оценка сделана на основе провозной платы, взимаемой в соответствии с Тарифной политикой железных дорог государств - участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении на 2009 фрахтовый год, с учетом спецставок на транзитные перевозки из третьих стран в третьи страны.

<2> Оценка ГипротрансТЭИ. Для расчета использовалась программа "Сеть-3".

Расчет основных показателей экономической эффективности [(табл. 17)](#Par1497) выполнен в текущих ценах 2009 года с учетом действующей ставки налога на прибыль 20% без учета налога на добавленную стоимость (НДС) <3>.

--------------------------------

<3> Прирост объемов железнодорожных перевозок будет обеспечен в основном за счет транзитных грузов, налогообложение (НДС) которых производится по ставке 0 процентов. НДС, уплачиваемый ОАО "РЖД" в качестве покупателя работ (услуг), необходимых для реализации Программы, подлежит возмещению из бюджета в соответствии со [ст. 171](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=221507&date=16.02.2021&demo=2&dst=100515&fld=134) НК РФ.

Таблица 17

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

|  |  |
| --- | --- |
| Показатель | Значение |
| 1. Простой срок окупаемости инвестиций, лет | 10 |
| 2. Дисконтированный срок окупаемости инвестиций, лет | 11 |
| 3. Чистая текущая стоимость проекта (N PV) за горизонт  рассмотрения 30 лет, млрд. руб. | 26,7 |
| 4. Внутренняя норма доходности (IRR), % | 17 |

Продолжительность расчетного горизонта определена исходя из средневзвешенного срока службы вводимых в эксплуатацию объектов основных средств, составляет 30 лет.

При достижении прогнозируемого уровня доходов и ограничении уровня расходов не выше оценочного простой срок окупаемости проекта составит около 10 лет.

Полученные результаты расчета свидетельствуют об экономической активности реализации Программы. Анализ чувствительности дисконтированного срока окупаемости и N PV к изменению объема инвестиций и уровня зависящих эксплуатационных расходов представлен в табл. 18, [19](#Par1534).

Таблица 18

АНАЛИЗ ЧУВСТВИТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЪЕМУ ИНВЕСТИЦИЙ

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Инвестиции по программе, % | | | | | | |
| 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 150 | 160 |
| Дисконтированный срок  окупаемости инвестиций, лет | 10,9 | 11,6 | 12,3 | 13,0 | 13,7 | 14,4 | 15,2 |
| Чистая текущая стоимость проекта  (N PV) за 30 лет, млрд. руб. | 26,7 | 25,9 | 25,0 | 24,1 | 23,2 | 22,3 | 21,4 |

Таблица 19

АНАЛИЗ ЧУВСТВИТЕЛЬНОСТИ ПО УРОВНЮ ЗАВИСЯЩИХ

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Уровень зависящих        эксплуатационных расходов, % | | | | | | |
| 100 | 105 | 110 | 115 | 120 | 125 | 130 |
| Дисконтированный срок  окупаемости инвестиций, лет | 10,9 | 11,9 | 13,3 | 15,2 | 18,3 | 24,0 | 39,3 |
| Чистая текущая стоимость проекта  (N PV) за 30 лет, млрд. руб. | 26,7 | 22,4 | 18,1 | 13,7 | 9,4 | 5,0 | 0,7 |

Совокупный макроэкономический и социально-экономический эффект от реализации Программы развития железнодорожных контейнерных перевозок с использованием Транссибирской магистрали может быть достигнут за счет:

- роста налоговых поступлений в государственный бюджет;

- вклада в ВВП страны и обеспечение динамики экономического роста;

- сохранения занятости населения в условиях финансово-экономического кризиса и создания новых рабочих мест.

При реализации Программы прогнозируется рост прямых и косвенных налоговых поступлений в государственный бюджет Российской Федерации. К ним относятся:

- единый социальный налог, формирующийся у подрядчиков ОАО "РЖД", выполняющих строительно-монтажные работы по осуществлению инвестиционных мероприятий, или у ОАО "РЖД" в случае выполнения указанных работ собственными силами;

- единый социальный налог, формируемый ОАО "РЖД" в составе затрат по осуществляемым по Программе транзитным перевозкам;

- налог на доходы физических лиц - подрядчиков ОАО "РЖД", выполняющих строительно-монтажные работы, или физических лиц;

- работников ОАО "РЖД" в случае выполнения указанных работ собственными силами;

- налог на доходы физических лиц - работников ОАО "РЖД", задействованных в транзитных перевозках;

- налог на прибыль, формирующуюся в ОАО "РЖД" в результате осуществления транзитных перевозок;

- косвенные налоговые поступления в федеральный бюджет от экономических агентов, не являющихся непосредственными инвесторами или участниками инвестиционного проекта (сторонние организации).

Оценка суммы налоговых поступлений от реализации Программы представлена в табл. 20.

Таблица 20

НАЛОГОВЫЕ ПОСТУПЛЕНИЯ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

(млн. руб.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Годы | | | | | | |
| 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 1. ЕСН от создания объектов  основных средств [<\*>](#Par1601) | 34,9 | 135,1 | 90,0 | 75,9 | 78,4 | 80,9 | 50,6 |
| 2. ЕСН от осуществления  транзитных перевозок | - | 36,3 | 58,2 | 95,0 | 153,2 | 255,3 | 437,9 |
| 3. Налог на доходы физичес-  ких лиц - работников подряд-  ных организаций, выполняющих  строительно-монтажные работы | 14,0 | 54,0 | 36,0 | 30,4 | 31,4 | 32,4 | 20,3 |
| 4. Налог на доходы  физических лиц - работников  ОАО "РЖД", задействованных  при обеспечении транзитных  перевозок | - | 20,8 | 33,3 | 54,3 | 87,6 | 145,9 | 250,2 |
| 5. Налог на прибыль ОАО  "РЖД" | 40,0 | 53,0 | 87,0 | 149,0 | 263,0 | 472,0 |  |
| 6. Косвенные налоговые  поступления | 45,5 | 315,5 | 591,6 | 667,4 | 945,4 | 1465,4 | 2428,8 |
| Итого | 94,4 | 601,7 | 862,1 | 1010,0 | 1445,0 | 2242,9 | 3659,8 |

--------------------------------

<\*> Для оценки размера ЕСН и налога, формирующихся на инвестиционной и эксплуатационной фазах Программы, были использованы доли указанных налогов в стоимости строительства объектов инфраструктуры и в эксплуатационных расходах по грузовым перевозкам, полученные с использованием данных отраслевой статистической формы отчетности 6-жел. Величина налога на прибыль получена в расчете экономической эффективности Программы для ОАО "РЖД". Косвенные налоговые поступления оценены на основании косвенного макроэкономического эффекта по Программе и в соответствии с рекомендациями Минэкономразвития России, предложенными для расчета проектов ОАО "РЖД", финансируемых за счет средств Инвестиционного фонда.

|  |
| --- |
| КонсультантПлюс: примечание.  Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа. |

|  |
| --- |
| КонсультантПлюс: примечание.  В официальном тексте документа, видимо, допущена опечатка: имеется в виду Приказ Минрегиона РФ от 31.07.2008 N 117, а не Минэкономразвития РФ. |

2. Оценка влияния реализации Программы на формирование ВВП страны и обеспечение экономического роста выполнена с использованием [Методики](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=79095&date=16.02.2021&demo=2&dst=100009&fld=134) расчета показателей и применения критериев эффективности региональных инвестиционных проектов, утвержденной Приказом Минэкономразвития России N 117 от 31.07.2008.

Оценка макроэкономической эффективности основана на учете макроэкономических эффектов, сопровождающих реализацию Программы на инвестиционной стадии и при осуществлении текущей деятельности. Под макроэкономическими эффектами, сопровождающими реализацию Программы, понимаются доходы, формирующиеся в экономике России в результате прямого и косвенного влияния Программы на процесс образования доходов.

В составе макроэкономических эффектов, связанных с реализацией Программы, выделяют прямой и косвенный макроэкономические эффекты.

Прямой макроэкономический эффект (ПМЭ) оценен как объем ВВП страны, обусловленный непосредственным влиянием реализуемой Программы на формирование показателей по счету использования ВВП: объема валового накопления, поставок на внутренний рынок потребительских товаров и услуг, экспорта и импорта.

Косвенный макроэкономический эффект (КМЭ) - дополнительные доходы, образующиеся в экономике России под влиянием использования прямых (входящих в состав ПМЭ) доходов участников хозяйственной деятельности (населения, предприятий, государства) на покупки российских потребительских и инвестиционных товаров и услуг.

КМЭ оценен как объем ВВП, формирующийся под влиянием мультипликатора дохода в процессе использования денежных средств, полученных субъектами экономики России в рамках прямого макроэкономического эффекта, на приобретение отечественных товаров и услуг.

Совокупный макроэкономический эффект (СМЭ) определен как сумма прямого и косвенного макроэкономического эффекта, связанного с реализацией Программы, и характеризует объем ВВП, обусловленный реализацией Программы в периоде t.

Годовой индекс экономической эффективности характеризует влияние Программы на рост ВВП и оценивается по соотношению совокупного макроэкономического эффекта в ценах предыдущего года к объему ВВП предыдущего года, рассчитанного в условиях отказа от реализации Программы.

В качестве основного показателя экономической эффективности использован интегральный индикатор экономической эффективности, характеризующий часть суммарного за все годы расчетного периода прогнозируемого реального объема ВВП экономики страны, которая может быть обеспечена реализацией Программы. Интегральный индикатор экономической эффективности рассчитан как соотношение суммы годовых реальных объемов СМЭ и суммы годовых объемов ВВП, приведенных к сопоставимому виду с использованием индексов реальной динамики, оцениваемых в макроэкономическом прогнозе.

Наряду с интегральным индикатором экономической эффективности также рассчитан показатель макроэкономической эффективности инвестиций, характеризующий прирост ВВП на единицу инвестиций, осуществленных в реализацию Программы.

Прямой макроэкономический эффект от реализации Программы представлен в табл. 21.

Таблица 21

ПРЯМОЙ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

(млрд. руб.)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 0,789 | 4,313 | 4,119 | 5,189 | 7,652 | 12,015 | 18,717 |

Косвенный макроэкономический эффект от реализации Программы представлен в табл. 22.

Таблица 22

КОСВЕННЫЙ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

(млрд. руб.)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 0,350 | 2,427 | 4,551 | 5,134 | 7,272 | 11,503 | 18,683 |

Расчет вклада Программы в рост валового внутреннего продукта России показывает, что ее интегральный индикатор экономической эффективности составляет 0,014%, что лучше нормативно установленного уровня (0,012%).

Показатель макроэкономической эффективности инвестиций, характеризующий прирост ВВП страны на единицу вложенных в реализацию Программы инвестиций, составляет 6,1.

Для обеспечения текущей деятельности по Программе требуется эксплуатационный штат по всем хозяйствам, задействованным в грузовых перевозках. Тем самым при реализации Программы будет обеспечено сохранение занятости населения, что особенно актуально в условиях финансово-экономического кризиса.

Оценка занятости трудовых ресурсов при реализации Программы представлена в табл. 23.

Таблица 23

ЗАНЯТОСТЬ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ

ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК <\*>

--------------------------------

<\*> Согласно отраслевой статистической форме отчетности 6-жел доля ФОТ в расходах по грузовым перевозкам составляет около 28%. В соответствии со статистическим отчетом о работе железнодорожного транспорта средняя по отрасли величина заработной платы одного работника в 2007 году составила 19468 руб. В 2009 году с учетом индексации и отчислений на социальные нужды величина средней зарплаты принята равной 31767 руб.

(чел.)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| - | 381 | 611 | 997 | 1608 | 2679 | 4594 |