

УДК 656.225.073.235

П. В. КУРЕНКОВ, д-р экон. наук, профессор

Т. А. ЗАЙЦЕВ

Московский государственный университет путей сообщения

М. В. КИЗИМИРОВ

Самарский государственный университет путей сообщения

ПЕРЕВОЗКИ КОЛЁСНОЙ И ГУСЕНИЧНОЙ ТЕХНИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЛАТФОРМАХ – ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Рассказано об истории контрейлерных перевозок в России в мирное и военное время, об их разновидностях, о проблемах и перспективах развития данного вида сообщения в современных условиях.

Контрейлерные перевозки во всем мире стали уже давно привычным явлением. На протяжении 40 лет в странах Западной Европы существует Европейская организация содействия интермодальным перевозкам (Международный Союз комбинированных автомобильно-железнодорожных транспортных компаний – UIRR), которая объединяет всех контрейлерных перевозчиков. В этих странах имеется обширный опыт, позволяющий совместить изначально двух конкурентов – автомобильный и железнодорожный транспорт. Согласно [1, с. 6] контрейлерные перевозки – перевозки по определенным маршрутам автопоездов, автомобилей, автоприцепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов в грузе или порожнем состоянии (в дальнейшем – автотранспортное средство – АТС) в составе контрейлерных поездов.

Развитию контрейлерных перевозок способствовало желание железных дорог удержать часть грузоотправителей, ушедших на другие виды транспорта и, в частности, на автомобильный. Именно быстрое развитие автомобильного транспорта стало первопричиной поиска новых способов увеличения объемов перевозки на железной дороге.

Внедрение контрейлерных перевозок позволило решить проблему уменьшения «узких мест» в транспортной сети и повысить пропускную способность автодорог. Сами контрейлерные перевозки – явление не новое как и для России, так и для остальных стран.

Предтечей контрейлерных перевозок в России можно считать перевозку кареты до Царского села на первом поезде. Это событие нашло отражение на

картине Н. Самокиш «Прибытие первого поезда в Царское село 30 октября 1837» (рисунки 1 и 2).



Рисунок 1 – Н. Самокиш. Первый пассажирский поезд на Царкосельской железной дороге



Рисунок 2 – Модель первого поезда Царкосельской железной дороги

Необходимо упомянуть и о перевозках колесной техники по третьей железной дороге на территории Российской Империи. Это была линия от Варшавы до Вены, построенная для ускоренной переброски войск, пушек, фургонов и другой колесной техники для подавления венгерских волнений, поскольку Австрия в то время была союзницей России. Подобные перевозки имели место и в период русско-турецкой войны за освобождение Болгарии, а также в годы Первой мировой войны, когда на фронтах появилась принципиально новая колесная техника на гусеничном ходу – танки.

Причём в годы войны имели место не только перевозки на железнодорожных платформах колёсной и гусеничной техники, предназначенной для перемещения по шоссе и грунтовыми дорогами, но также речных и морских судов и даже самолётов.

Например. Во время русско-японской войны в направлении морских портов Дальнего Востока на платформах перевозились подводные лодки.

В годы Второй мировой войны по железным дорогам как в Германии, так и в СССР в целях экономии авиационного топлива от заводов-производителей для нужд фронта на платформах маршрутными составами перевозились не только танки, но и самолёты.

К контрейлерным можно отнести перевозки сельско-хозяйственной техники в посевной период и грузовиков в уборочную кампанию. Грузовики сначала перевозили по одному на платформе, потом по три на сцепях из двух платформ, а затем целыми маршрутными составами, погруженными на платформы "внахлест", представлявшими собою сцеп количеством до 50 вагонов и более. Данные перевозки также можно считать контрейлерными.

Рационализатором в этом деле в середине пятидесятых годов прошлого века выступил начальник товарной конторы Горького-Сортировочного Иван Ахромейко. Из-за крайнего дефицита железнодорожных платформ он предложил грузить грузовики ГАЗ-51 «ёлочкой». Переднюю ось автомобиля колесами ставили на заднюю часть шасси или кузова. Таким образом, на ту же площадь платформы входило уже не две, а три машины. Когда двухосные платформы заменили более длинными – четырехосными, вместимость еще более увеличилась (рисунок 3).



Рисунок 3 – Погрузка «ёлочкой»

Методика погрузки «ёлочкой» получила дальнейшее развитие, когда стали формировать секции из пяти платформ. Автомобили размещали еще и над

сцепкой. В результате вместо семи машин грузили уже по 12, а шасси с кабиной вместо девяти – четырнадцать.

В те времена, когда экономика была плановая, никто не считал, насколько убыточны или экономически эффективны для экономики страны перевозки сельскохозяйственной техники, порожних грузовиков, воинской техники на железнодорожных платформах.

Несомненно, что для железнодорожного транспорта данные перевозки являлись убыточными, но для народного хозяйства в целом, а также для обеспечения обороноспособности страны они были и остаются жизненно необходимыми.

За рубежом контрейлерные перевозки в настоящее время переживают второй подъем. Это связано с заботой европейцев и североамериканцев об экологической обстановке на своих территориях и, прежде всего, с ужесточением норм экологического и шумового контроля на территории этих стран, а также с возрастающей с каждым годом ценой на энергоносители. Другим преимуществом контрейлерных перевозок является значительное снижение загруженности автодорог. Тенденции развития рынка грузовых перевозок в Европе, сформулированные в последних принятых документах на уровне Европейского Союза, говорят о следующих стратегических направлениях: европейцы планируют переориентировать к 2030 году 30 % всех существующих грузопотоков с автомобильного на железнодорожный транспорт, а к 2050 году – 50 %.

По типу перевозки контрейлерные маршруты могут быть разделены на два вида:

– сопровождаемые перевозки, когда транспортировка транспортного средства происходит на специализированной платформе и водитель следует вместе с транспортным средством в одном составе и отдельном пассажирском вагоне;

– несопровождаемые, когда транспортировка происходит без участия водителя. Это перевозка полуприцепов, съемных кузовов, прицепов.

В Европе сопровождаемые перевозки в большинстве случаев используются там, где автомобильный и железнодорожный маршруты разделены по расстоянию на равные части. Особенно часто такой вид используется на трансальпийских маршрутах, там, где необходимо преодоление горных перевалов, природоохранных зон и т.д., при этом по железной дороге проходит малая часть общей протяженности маршрута.

Существует несколько технологий погрузки транспортных средств на железнодорожные специализированные платформы. Наиболее широкое применение среди комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок в Европе получил способ перевозки по системе «Бегущее шоссе» (рисунк 4).



Рисунок 4 – Технология «Бегущее шоссе»

Данная технология предполагает перевозку автопоездов на платформе с пониженным (за счет снижения диаметра колес) полом. Погрузка-выгрузка происходит самоходом, путем заезда с торца платформы.

Достаточно широкое распространение получила и технология погрузки кузовов при помощи козловых кранов, ричстакеров и вилочных погрузчиков (технология «Lo-Lo») (рисунок 5).

Обе эти технологии прижились благодаря своей универсальности и малых затратах при организации погрузки. Организация погрузки при технологии «Lo-Lo» возможна на уже существующих мощностях контейнерных терминалов.

Из оригинальных решений погрузки трейлеров, использующих сеть специализированных терминалов, можно отметить такие технологии, как «Modalohr», «CargoBeamer», «MegaSwing». Во всех перечисленных технологиях используется специализированный подвижной состав, разработанный производителями и имеющий оригинальные технические решения для загрузки транспортных средств с наименьшим количеством времени. Однако все эти технологии имеют ряд недостатков, один из которых – это высокая цена подвижного состава и постройки терминалов.

В 50-е годы XX века в Горьком (Нижегород) под перевозку автомобилей приспособили полувагоны. В них в центр страны, в том числе и в Горький, приходил уголь Кузбасса и Экибастуза. Чтобы обратно они не возвращались порожняком, разработали десятичасовую технологию очистки от угольной пыли и стали грузить продукцию ГАЗа: внизу – два грузовика, на них – две «Победы», а позже – вышедшие с конвейера Горьковского автогиганта «Волги».



Рисунок 5 – Погрузка по технологии «Lo-Lo» на терминале в Гамбурге¹

Из всех технологий, перечисленных выше, наиболее близкой к реализации на территории «пространства 1520» является «Modalohr», тем более, что французская компания «Lohr», разработчик подвижного состава, смогла адаптировать ее для условий эксплуатации на сети железных дорог России. И что немало важно, существенно снизить стоимость подвижного состава. Основная проблема при внедрении на территории Российской Федерации, как будут работать механизмы в суровых условиях? Конечно, необходимо разрабатывать и сертифицировать, что уже и делается сейчас, подвижной состав собственного производства, но в любом случае, рациональность подхода и использование передовых, адаптированных технологий не стоит сбрасывать со счетов.

Внедрению контрейлерных перевозок в Российской Федерации в последние годы уделяется пристальное внимание не только со стороны железнодорожников, но и со стороны государственных органов. Возникла и полемика вокруг необходимости внедрения. Часть авторов считает, что данный вид перевозок является продуктом западных стран в борьбе за экологию, и что логически не целесообразно перевозить грузы двумя видами транспорта.

¹⁾ Официальный сайт Международного союза компаний по железнодорожно-автомобильным комбинированным перевозкам (UIRR) <http://www.uirr.com/>

Справедливости ради, хочется отметить, что не только борьба за снижение вредных выбросов в атмосферу, но и высокая загруженность дорог стали основными причинами появления такого вида перевозок. На сегодняшнем этапе автомобилизации общества в России, необходимо перенимать положительный опыт других стран по внедрению инноваций в решении этих вопросов. В конечном счете, внедрение контейнерных перевозок выгодно не только железнодорожникам, но и самому государству. Низкая пропускная способность автомобильных дорог - один из факторов низкой конкурентоспособности транспортных коридоров. Эксперты отмечают, что потери страны, обусловленные низкой пропускной способностью автомобильных дорог, составляют 3 % от валового внутреннего продукта, что в 6 раз выше, чем в странах Европейского Союза. Передача части грузопотока с автодорог на железнодорожный транспорт позволит государству сэкономить значительные средства и на ремонте дорог.

Данному направлению перевозок посвящен ряд заседаний НТС ОАО «РЖД», заседание Комитета Государственной Думы Российской Федерации и Комиссии по транспорту и транспортной инфраструктуре Российского союза промышленников и предпринимателей [2–8]. Одним из достижений этой масштабной работы стала Концепция организации контейнерных перевозок на «Пространстве 1520». Концепция предполагает определить целесообразность корректировки ФЦП «Развитие транспортной системы РФ» и формирование подпрограммы «Организация регулярного контейнерного сообщения». В рамках реализации Концепции предполагается разработка и изготовление опытного образца, проведение испытаний и сертификации специализированной контейнерной платформы, формирование опорной сети терминалов, разработка и формирование «контейнерного габарита погрузки», а также механизмы реализации запуска контейнерных перевозок. В ходе разработки Концепции выявлены перспективные направления курсирования регулярных контейнерных поездов.

На заседании объединенного ученого совета ОАО «РЖД», прошедшем 21 марта 2012 года, помимо предлагаемых мер, разработанных в концепции, были выделены следующие вопросы, разработка которых позволит реализовать задачу по запуску контейнерных поездов:

- разработка и согласование с профильными органами (Минтранс, Минэкономразвития, ФТС и др.) Концепции таможенного контроля и таможенного оформления в местах, приближенных к Государственной границе РФ в части железнодорожного транспорта;
- организация взаимодействия по реализации проекта с железнодорожными администрациями в пределах «пространства 1520» (в том числе с Финскими железными дорогами);
- отработка инвестиционных механизмов при реализации пилотных проектов;
- создание специализированного центра компетенций.

Тема организации контрейлерных перевозок на сети железных дорог России представляется актуальной еще по ряду причин. Как было отмечено на Слушаниях Комиссии по экономическому развитию и предпринимательству Общественной Палаты Российской Федерации (16 апреля 2012 года) организация этих перевозок позволит достичь ряд показателей, которые были обозначены в транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года: рост скорости грузового сообщения на 15–20 %, а в основных международных транспортных коридорах на 20–30 %; рост объемов транзитных перевозок через территорию Российской Федерации до 90–100 миллионов тонн в год; снижение показателей числа погибших на 1000 автомобилей на 50 %; снижение количества дорожно-транспортных происшествий на 25 % по сравнению с 2000 годом; снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды в 1,5 раза.

Использование положительных сторон как автомобильного, так и железнодорожного транспорта позволит оптимизировать доставку за счет снижения логистических издержек в конечной цене продукта. По оценкам специалистов сегодня доля в валовом внутреннем продукте Российской Федерации логистических издержек превышает 20 %, при среднемировом показателе – 11,5 %. Всесезонность доставки и жесткий график железнодорожного транспорта, помноженный на мобильность автомобильного и доставку «от двери к двери», позволят повысить привлекательность для потенциальных потребителей.

Общий вывод, который можно сделать по проведенным заседаниям ОУС ОАО «РЖД», слушаний в Общественной Палате РФ и совместном заседании Комитета Государственной Думы Российской Федерации и Комиссии по транспорту и транспортной инфраструктуре Российского союза промышленников и предпринимателей таков, что реализация проекта по запуску контрейлерных перевозок позволит:

- повысить устойчивости и эффективности национальной транспортной системы;
- ускорить процессы интеграции в мировую экономическую и транспортную системы;
- оптимизировать грузовые потоки в крупных транспортных узлах;
- снизить нагрузки на участки автомагистралей и улично-дорожной сети крупных городов с наиболее интенсивным движением;
- снизить нагрузки на экосистему;
- реализовать транзитный потенциал РФ, развитие экспорта транспортных услуг;
- позволит повысить развитие национального рынка логистических услуг;
- повысить рост производительности труда и рост занятости населения;
- увеличить поступления в бюджеты всех уровней.

Внедрение системы контрейлерных перевозок позволит ОАО «РЖД» добиться следующих результатов деятельности:

- повысить конкурентоспособность ж.-д. транспорта, увеличение масштабов перевозочной деятельности, получение дополнительных доходов;
- оптимизировать загрузки железнодорожной и терминально-складской инфраструктуры;
- увеличить степени маршрутизации грузовых потоков;
- повысить эффективности инвестиционной деятельности;
- изменить структуру грузооборота в сторону высокодоходных грузов;
- добиться стабильного развития бизнеса.

Безусловно, без поддержки государства развитие контрейлерных перевозок будет в значительной мере осложнено. Поддержка государства должна осуществляться в том, чтобы при движении грузопотоков были соблюдены интересы не только отправителей, перевозчиков, транспортно-экспедиционных компаний, но и населения территории, через которую проходит вся эта цепочка доставки товаров. В целом, решение проблемы контрейлерных перевозок лежит не только на самих железнодорожниках, но и на государственных органах. Поскольку снижение вредных выбросов, улучшение качества дорожного полотна – это задача социально-ориентированного государства.

Учитывая географические особенности России, можно говорить, что развитие контрейлерных перевозок на железнодорожном и внутреннем водном транспорте имеет хорошие перспективы. Совместные взаимовыгодные проекты в смешанном сообщении нескольких видов транспорта на сегодняшний момент – это основа существования в рыночной экономике. Опыт внедрения другими странами, в этом случае, является незаменимым помощником – возможность анализировать и выбирать лучшее, и разумное на сегодняшний момент. Развитие контрейлерных перевозок как раз позволяет в рамках утвержденной Правительством России транспортной стратегии до 2030 г. не только сформировать единое транспортное пространство на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры, но и повысить безопасность транспорта, а также снизить вредное воздействие транспорта на окружающую среду. Уменьшение скорости доставки, сохранность груза и безопасность в пути, умеренные расценки – вот основные критерии, на которые ориентируются грузовладельцы при выборе способа транспортировки. Контрейлерные перевозки позволяют свести вместе интересы всех участников перевозочного процесса. Железнодорожники получают дополнительный объем работы, грузоперевозчики – экономию средств по содержанию, топливу и обслуживанию автотранспорта, грузоотправители – ускоренную доставку, сохранность и безопасность груза в пути, государство –

снижение вредного воздействия на экологию и экономию средств на текущее содержание и ремонт дорожного покрытия.

На сегодняшний момент наиболее приемлемым способом транспортировки автопоездов является транспортировка на платформе с тягачами. И хотя по себестоимости этот способ самый дорогой, он не требует дополнительных инвестиций. Со временем и железная дорога, и автоперевозчики придут к транспортировке прицепов без тягачей, но на это нужно время. Ведь развитие необходимой инфраструктуры тоже требует затрат и материальных, и временных.

Принимая во внимание заинтересованность в развитии контрейлерных перевозок железнодорожников, нужно сказать, что и автоперевозчики выигрывают от такого сотрудничества. Развитие контрейлерных перевозок позволит автоперевозчикам экономить на обслуживании и ремонте автотранспорта, а также снизит затраты на топливо. Но для того, чтобы заинтересовать автоперевозчика, необходимо ввести прогрессивные тарифы на перевозку автотранспорта на специализированных контрейлерных платформах.

При внедрении контрейлерных перевозок необходимо разработать и систематизировать материалы о проблемных и «напряженных» участках на сети автомобильных дорог, по которым осуществляется доставка грузов на территорию России или транзитом через нее. Для этого необходимо детально изучить эти участки и направления перевозок с выводами о перспективности их в будущем. Затем рассчитать расходы перевозчиков и грузовладельцев по перевозке груза для того, чтобы предложить наиболее приемлемый тариф, как для потребителей, так и для перевозчиков, в т.ч., и ОАО «РЖД». Уже на сегодняшнем этапе видно, что в направлении Китай – Россия грузопотоки будут только увеличиваться в объеме. Протяженность дороги, развитие сети автомобильных дорог в этом направлении, их пропускная способность и сезонные колебания температуры в данном регионе, однозначно, позволяют говорить о том, что контрейлерным перевозкам на этом направлении быть.

Еще одним направлением, по которому может быть разработан маршрут движения контрейлерного состава, является направление Турция – Россия. На этом направлении также будет увеличиваться грузопоток. Часть грузопотока, который идет по данному направлению, целесообразно переключить на контрейлеры. Это связано с тем, что при прохождении таможенного оформления (согласно регламенту таможенных служб), оформление всего состава с автопоездами на платформе будет идти быстрее, тем самым можно увеличить доставку скоропортящихся грузов, да и, вообще, снизить время доставки грузов, которые идут через порт Новороссийск в Центральную Россию. Перевод части грузов на контрейлеры на этом направлении позволит не

только повысить скорость доставки грузов, но и в значительной мере снизит непростую ситуацию, которая складывается на автомобильной трассе М4 «Дон». Из-за значительной загруженности её автопоездами и возникают транспортные коллапсы в периоды межсезонья и отпусков. Кроме того, не стоит и забывать о том, что снижение нагрузки скажется на экологической ситуации в регионе и снижении аварийных ситуаций на этом направлении.

Развитие контрейлерных перевозок должно быть обеспечено масштабным созданием обслуживающих их современных логистических терминалов. При этом нужно исходить из их технико-технологических характеристик, обеспечивающих конкурентоспособные преимущества контрейлерных перевозок, а именно:

- минимальная простота организации погрузо-разгрузочных работ;
- сокращение времени погрузо-разгрузочных работ;
- более высокий уровень обеспечения безопасности погрузочно-разгрузочных работ;
- сокращение эксплуатационных затрат в общей тарифной составляющей.

В целях оптимизации затрат, дальнейшего распределения грузопотоков пункты обработки контрейлеров целесообразно интегрировать в инфраструктуру многопрофильных терминально-логистических центров (ТЛЦ). Программа развития первой очереди сети ТЛЦ предусматривает, в частности, размещение 15 центров в местах тяготения и распределения грузопотоков по территории Российской Федерации, а также создание 3 «железнодорожных портов» в Балтийском, Азово-Черноморском и Приморском регионах.

Создаваемая сеть логистических центров должна быть объединена в рамках единого технологического процесса (электронный документооборот, унификация технологии погрузки-выгрузки и т.д.) на основе инновационных принципов взаимодействия различных видов транспорта.

Основным инвестиционным механизмом представляется государственно-частное партнерство (ГЧП), позволяющее обеспечить взаимовыгодное сотрудничество и сбалансированное достижение целей федеральных и региональных властей, владельцев инфраструктуры и перевозчиков. В частности, проектные работы и строительство обеспечивающей железнодорожной инфраструктуры, а также разработку конструкторской документации и сертификацию универсальной контрейлерной платформы целесообразно осуществлять за счет федерального и региональных бюджетов. Обеспечение вышеуказанных условий станет мощным стимулирующим фактором для прихода на рынок контрейлерных перевозок частного капитала, появления надежного и стабильного заказчика на подвижной состав.

Помимо этого дополнительное стимулирование может быть осуществле-

но в форме предоставления налоговых льгот, низкопроцентных займов и ссуд, внедрения практики контрактов жизненного цикла, договоров концессии и т.д. На этих условиях можно ожидать привлечения на российский транспортный рынок крупных международных игроков, способных привнести инновационные технологии и обеспечить развитие транспортно-логистического сектора в целом.

Расчеты различных моделей организации контейнерного бизнеса однозначно свидетельствуют о том, что его окупаемость и прибыльность возможна только при условии инвестиционной поддержки государства в части строительства обслуживающих терминалов, развития путевого хозяйства, а также в плане разработки, сертификации и налаживании серийного производства соответствующего подвижного состава.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Материалы заседания НТС ОАО «РЖД» по вопросу «О Концепции развития контейнерных перевозок на пространстве 1520 мм» от 11 октября 2010 г. – М., 2010.

2 Концепция организации контейнерных перевозок на «Пространстве 1520». – М., 2010.

3 Материалы совместного заседания Комитета Государственной Думы по транспорту и Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре по вопросу «Организация контейнерных перевозок на «Пространстве 1520» - от 15 марта 2011 г. – М., 2011.

4 Материалы заседания объединенного ученого совета ОАО «РЖД» по вопросу «Организация контейнерных перевозок на «Пространстве 1520» от 21 марта 2012 г. – М., 2012.

5 Материалы Слушаний Комиссии по экономическому развитию и предпринимательству Общественной Палаты Российской Федерации по вопросу «Организация контейнерных перевозок на пространстве железнодорожной колеи 1520» от 16 апреля 2012 г. – М., 2012.

6 Материалы Слушаний Комиссии по экономическому развитию и предпринимательству Общественной Палаты Российской Федерации от 16 апреля 2012 г. – М., 2012.

7 Материалы расширенного заседания секции «Путевое хозяйство» НТС ОАО «РЖД» по вопросу «О пересмотре нормативных документов в области содержания инфраструктуры, ввода в эксплуатацию контейнерных поездов и двухуровневых вагонов в пассажирском сообщении, разработке программ их переработки и приведения инфраструктуры к требованиям нормативно-технической документации» от 19 июня 2012 г. – М., 2012.

8 Материалы круглого стола «Контейнерные перевозки как фактор повышения эффективности транспортных потоков и решение мобилизационных задач» III Международного форума «Транспортная инфраструктура России – инновационный путь развития» от 16 ноября 2012 г. – М., 2012.

P. KURENKOV, Dr. Sci. (econ.), professor
T. ZAITSEV
Moscow State University of Railway Engineering
M. KIZIMIROV
Samara State University of Transport

TRANSPORT WHEELED AND TRACKED VEHICLES ON RAILWAY PLATFORM – MILESTONES SYSTEM PIGGYBACK

Speaking about the history of piggyback in Russia in peacetime and in war, their varieties, on the problems and prospects of the development of this type of message in current conditions.

Получено 04.11.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 2. Гомель, 2012**

УДК 656.223.2.05

П. В. КУРЕНКОВ, д-р экон. наук, профессор
Московский государственный университет путей сообщения
Ф. И. ХУСАИНОВ, канд. экон. наук, доцент
НП ОЖДПС

ПРИВАТНЫЕ ВАГОННЫЕ ПАРКИ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Сделана попытка рассмотреть эволюцию системы управления вагонопотоками в условиях плановой экономики, проблемы, с которыми старая система столкнулась в условиях роста доли частного вагонного парка и наметить пути развития инфраструктуры железнодорожной отрасли.

Изменения, произошедшие в отрасли в последние годы, – демонополизация рынка железнодорожных грузовых перевозок и развитие конкуренции в сфере оперирования вагонами – приводят к пересмотру многих устоявшихся отношений между ОАО «РЖД», собственниками подвижного состава и регуляторами. К выработке практических решений (особенно со стороны регу-