

УДК 629.45/46:656.07

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВАГОНОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОТРЕБНОСТЕЙ В ПЕРЕВОЗКАХ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

А. Ю. ШКРЫЛЬ

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Обеспечение грузоотправителей вагонным парком для перевозки грузов является важной функцией организаций железнодорожного транспорта, которые имеют в собственности железнодорожные вагоны и оперируют ими на железнодорожном транспорте. Для гарантированного обеспечения потребных заявок на предоставление вагонов под перевозку грузов необходимо формировать механизмы государственной поддержки сохранения и увеличения инвентарного парка в распоряжении ГО «Белорусская железная дорога» (БЧ) и развития рынка частных вагонов за счет хозяйствующих субъектов РБ, а также привлечения перевозчиками (или иными заинтересованными лицами) вагонов собственников иных железнодорожных администраций [1, 2].

Совершенствование государственного механизма использования грузоотправителями парка вагонов различной принадлежности (собственности) может осуществляться различными способами, в том числе путем разработки в государственных программах мероприятий по развитию транспортного комплекса, совершенствованию тарифной политики, корректировке нормативной правовой базы для обеспечения вагонами грузовых перевозок и др. [3–5]. Основными государственными органами, влияющими на формирование и реализацию государственной политики, являются Министерство транспорта и коммуникаций, Министерство экономики, Министерство антимонопольного регулирования и торговли.

Основным фактором для выработки механизма государственного регулирования является соответствие парка вагонов по объему и структуре запросам рынка грузовых перевозок [6]. По состоянию на начало 2022 года парк инвентарных вагонов БЧ составляет 26 348 вагонов, из них 13 745 универсальных вагонов (10 072 полувагона, 2 233 крытых вагона, 1 440 универсальных платформ), которые используются для перевозки более 35 номенклатур грузов, и 12 603 специализированных вагона (7 085 цистерн и 5 518 прочих вагонов).

В Республике Беларусь (РБ) зарегистрировано 148 собственников вагонов, парк которых насчитывает 17 756 единиц, что составляет 40 % от общего парка вагонов субъектов хозяйствования РБ. В период с 2016 по 2021 год количество собственных грузовых вагонов, принадлежащих субъектам хозяйствования РБ, увеличилось на 62 %. При этом следует отметить, что в

собственности организаций находятся специализированные вагоны, которые используются для перевозки ограниченной номенклатуры грузов [7].

Основным регулятором обеспечения потребителей вагонами является национальный перевозчик – ГО «Белорусская железная дорога», которая в соответствии с Уставом [5] содержит парк инвентарных вагонов (вагоны национального перевозчика), характеристики которых позволяют перевозить разные по свойствам грузы. Наличие такого парка позволяет обеспечить потребности экономики РБ в перевозках основной номенклатуры грузов, заявленной потребителями. В 2021 году БЧ по заявкам грузоотправителей перевезено 85,6 млн т грузов, что составило 102,7 % к 2020 году, погрузка на экспорт увеличена и составила 49,2 млн т, или 105,8 %.

Потребный парк организаций железнодорожного транспорта, выступающего в качестве операторов подвижного состава (грузовладельцы, перевозчики, операторы подвижного состава, экспедиторы и иные), зависит от грузовой базы, заявленной хозяйствующими субъектами к перевозкам (в местном сообщении и на вывоз), и дальности перевозок корреспонденций груза. Рост экспорта грузов (вывоз) и изменение географии перевозок (удлинение маршрута следования корреспонденций) приводит к увеличению времени нахождения вагонов на железных дорогах других государств.

Динамика предъявления грузов к перевозке хозяйствующими субъектами носит неравномерный характер [1, 2], и в отдельные сутки наблюдается сгущение погрузки. В такие периоды возникает риск необеспечения заявок на перевозку грузов вагонами, т. е. дефицит вагонов – превышение потребного парка вагонов над наличным. Например, по данным БЧ в 2021 году в связи с неподачей вагонов национальным перевозчиком недогружено 660,7 тыс. т грузов (409,7 тыс. т строительных грузов, 126,0 тыс. т лесных грузов, 63,2 тыс. т промышленного сырья, 50,7 тыс. т цемента, 11,1 тыс. т прочих грузов). В период с июня по декабрь 2021 г. в связи с дефицитом вагонов не принято заявок на перевозку более 1,5 млн т грузов.

При существующей практике оперирования вагонным парком механизм обеспечения грузоотправителей РБ вагонами в значительной степени возлагается на национального перевозчика. При отсутствии у перевозчика необходимого типа подвижного состава для обеспечения заявок субъекты хозяйствования в зависимости от схемы поставок продукции (склад продавца/граница/склад покупателя) привлекают вагоны операторов подвижного состава, в большинстве случаев нерезидентов РБ – российских операторских компаний.

БЧ как основной регулятор подвижного состава в целях обеспечения перевозок грузов вагонами реализует систему управленческих решений, направленную на использование грузоотправителями вагонов, не принадлежащих национальному перевозчику (БЧ), а также альтернативных типов вагонов [1].

Реализация механизма регулирования и взаимодействия с хозяйствующими субъектами и операторами подвижного состава позволила в 2021 году увеличить объемы погрузки в вагонах, не принадлежащих перевозчику до 35,7 млн т, или 122,1 % к 2020 году.

Анализ представленных министерствами и грузоотправителями прогнозных объемов погрузки в 2022 году показывает, что по основной номенклатуре грузов планируется увеличение погрузки к уровню 2021 года строительных грузов – 103,8 %, лесных грузов – 101,5 %, промышленного сырья и формовочных материалов – 113,4 %, цемента – 109,4 %, черных металлов – 103,7 %, торфа – 102,3 %, жмыхов – 101,1 %, комбикормов – 174 %, автомобилей – 109,6 %, машин сельскохозяйственных – 157,5 %. Соответственно будут увеличены потребности в полувагонах, крытых вагонах, цементовозах, универсальных платформах, зерновозах, фитинговых платформах. Расчетный дефицит вагонов перевозчика для обеспечения прогнозных объемов погрузки с учетом направлений перевозок, а также доли погрузки в собственных вагонах составляет: крытые – 243, платформы универсальные – 368, полувагоны – 2567, цистерны – 298, хоппер-цементовозы – 547, хоппер-зерновозы – 158, фитинговые платформы – 338.

Достоверная оценка перспективной потребности в вагонах затруднена тем, что отсутствует система долгосрочного планирования спроса на железнодорожные перевозки. К основным факторам возникновения риска недостоверной оценки потребности подвижного состава можно отнести:

- ежегодные существенные изменения в экономике РБ, в деятельности хозяйствующих субъектов, вызывающие трудно прогнозируемые изменения объемов, номенклатуры грузов и направления реализации продукции; изменения экономических связей РБ приводит по отдельным отраслям к непрогнозируемому росту перевозок в отдельных сегментах грузов на экспорт;
- ввод новых производств, в том числе экспортоориентированных, выпуск новых видов продукции с неизвестными рынками реализации продукции;
- представление по запросу БЧ и иных операторов подвижного состава грузоотправителями и их вышестоящими организациями информации, не в полном объеме отражающей географию перевозок, маршрут и дальность следования;
- высокая неопределенность в прогнозировании потребности подвижного состава по роду и принадлежности.

ГО «Белорусская железная дорога» выстраивает стратегию обновления парка вагонов на основе государственной программы «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы [3], а также собственного анализа изменения рынка товаров и их предъявления к перевозкам. Например, с целью обеспечения в 2022 году прогнозных объемов перевозок грузов БЧ планирует приобретение наиболее востребованных универсальных вагонов в количестве 600 единиц (300 полувагонов, 200 крытых, 100 универсальных платформ), организациями

Республики Беларусь планируется закупка в 2022 году более 1850 вагонов (в т. ч. государственным предприятием «БТЛЦ» – 300 вагонов).

Механизм долгосрочного планирования спроса на услуги железнодорожного транспорта должен быть утвержден на уровне Постановления Совета Министром РБ, т. к. затрагивает интересы республиканских ведомств и крупных предприятий [7].

Важным вопросом государственного управления на рынке вагонов является оптимизация источников финансирования приобретения вагонов. Перевозчики и операторы подвижного состава испытывают недостаток финансирования:

- в связи с дефицитом собственных оборотных средств;
- финансовой неустойчивостью перевозчиков и операторов подвижного состава;
- дефицитом ресурсов в банковском секторе;
- ограничениями, вызванными обеспечением безопасностью функционирования банков: лимитом задолженности на одного заемщика, наличием просроченной задолженности по финансовым обязательствам по ранее заключенным договорам финансовой аренды (лизинга).

К основным направлениям совершенствования механизма регулирования вагонного парка на железнодорожном транспорте можно отнести структурирование способов обеспечения грузоотправителей вагонами различной принадлежности (собственности).

Во внутриреспубликанском сообщении обеспечение перевозок осуществлять:

- 1) перевозчиком в универсальных вагонах (полувагоны, крытые, универсальные платформы) инвентарного парка, а также в специализированных вагонах при их наличии;
- 2) отправителями в специализированных и универсальных вагонах грузоотправителей, грузополучателей.

Организацию экспортных перевозок осуществлять:

- 1) перевозчиком в универсальных вагонах инвентарного парка (при их наличии и при условии полного обеспечения внутриреспубликанских перевозок) с учетом следующих критериев и приоритетов:
 - грузоотправителей, являющихся организациями государственной формы собственности;
 - грузоотправителей, имеющих долгосрочные контракты и постоянные гарантированные объемы перевозок;
 - перевозки низкостоймых грузов с целью сохранения конкурентоспособности на внешних рынках;
- 2) отправителями с использованием вагонов грузоотправителей, грузополучателей, а также вагонов, предоставленных экспедиторами (в т. ч. при

посредничестве перевозчика через государственное предприятие «БТЛЦ») или владельцами вагонов путем реализации следующих мероприятий:

- приобретения вагонов грузовладельцами;
- аренды вагонов у собственников;
- привлечения вагонов на «технический» рейс;
- подсылки покупателем при условиях продажи со склада продавца.

Акты законодательства в области железнодорожного транспорта позволяют грузоотправителям, владельцам (операторам) вагонов, экспедиторам, перевозчикам осуществлять необходимое взаимодействие по обеспечению перевозок грузов с использованием вагонов различной принадлежности (собственности). Для реализации механизмов совершенствования регулирования вагонного парка требуется развитие отдельных НПА. В Устав железнодорожного транспорта общего пользования [5] целесообразно внести дополнения:

- обязать грузоотправителя иметь (или привлекать) специализированный подвижной состав для перевозки грузов;
- установить основания для отказа перевозчика от согласования заявки на перевозку груза.

Данные подходы целесообразно осуществлять в рамках исполнения плана мероприятий по реализации Союзной программы по унификации регулирования транспортного рынка государств – участников договора о создании Союзного государства.

В рамках тарифного регулирования [4] необходимо совершенствовать механизмы, позволяющие национальному перевозчику оперативно реагировать на изменение ситуации на рынке предоставления вагонов с учетом фактических расходов на содержание вагонов перевозчика.

Для субъектов хозяйствования (грузоотправителям) необходимо выработать механизмы, стимулирующие (с учетом обоснованной экономической целесообразности) использовать собственные вагоны, подвижной состав, предоставляемый операторами, экспедиторами или иными лицами – владельцами вагонов, а также осуществлять приобретение вагонов, необходимых для обеспечения перевозок стабильного по объему потока производимой продукции [6].

Таким образом, для эффективного функционирования перевозочного процесса, своевременного и качественного обеспечения потребителей услуг вагонами, обновления и содержания в необходимом количестве парка вагонов необходимо совершенствовать механизмы государственного управления и регулирования рынка вагонного парка за счет долгосрочного прогнозирования потребного парка вагонов в соответствии государственными и отраслевыми программами развития на основе научно-обоснованной методики прогнозирования потребностей вагонов для планируемой грузовой базы, совершенствовать НПА в области железнодорожного транспорта, стимулирующие участников

перевозочного процесса приобретать, обновлять и содержать парк вагонов, исходя из собственных потребностей, бизнес-моделей производственной и транспортной деятельности, обеспечения эффективности экономики РБ.

Реализация такого подхода позволит хозяйствующим субъектам, отраслевым министерствам РБ, которые планируют перевозки своей продукции железнодорожным транспортом, более объективно формировать свои обязательства по представлению среднесрочной (до 5 лет) потребности в перевозках грузов, агрегировать такие потребности в сводный по РБ прогноз потребности и представлять его национальному перевозчику и иным заинтересованным организациям, владеющим и оперирующим подвижным составом.

Список литературы

1 Управление парками вагонов стран СНГ и Балтии на железных дорогах России : учеб. пособие для вузов железнодорожного транспорта / В. И. Ковалев [и др.]. – М. : Маршрут, 2006. – 245 с.

2 Интенсификация использования подвижного состава и перевозочной мощности железных дорог : [монография] / Е. П. Юшкевич [и др.] ; под общ. ред. И. Г. Тихомирова. – М. : Транспорт, 1977. – 296 с.

3 Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 23 марта 2021 г., № 165.

4 О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования : постановление М-ва антимонопольного регулирования и торговли Респ. Беларусь, 21 янв. 2021, № 4.

5 Об утверждении Устава железнодорожного транспорта общего пользования : постановление Совета министров, 2 авг. 1999 г. № 1196 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.

6 Шкрыль, А. Ю. Государственное регулирование обеспечения вагонным парком грузовой базы субъектов хозяйствования Республики Беларусь / А. Ю. Шкрыль // Проблемы безопасности на транспорте: материалы XI Междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 25–26 нояб. 2021 г. : в 2 ч. Ч. I / Белорус. гос. ун-т трансп. ; под ред. Ю. И. Кулаженко. – Гомель, 2021. – С. 78–80.

7 Шкрыль, А. Ю. Целевые интересы участников рынка вагонов на железнодорожном транспорте Республики Беларусь / А. Ю. Шкрыль // Тихомировские чтения: Инновационные технологии перевозочного процесса : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 30 нояб. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. А. А. Ерофеева. – Гомель : БелГУТ, 2019. – С. 172–175.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Шкрыль Артем Юрьевич, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», аспирант кафедры «Управление грузовой и коммерческой работой».