



СОЖТ

Союз операторов
железнодорожного
транспорта

Тел./факс (495) 290-36-27, 788-60-40
105005, г. Москва, Плетешковский пер.,
д. 3, стр. 2, этаж 3, пом. 1
www.railsovet.ru

От 20.06.2019 № 271
На № 2/КВГ ОС от 05.06.2019

*О предоставлении информации по
проблематике развития железно-
дорожного транспорта относительно
путей необщего пользования*

Председателю комиссии по
вопросам грузоперевозок
Общественного совета при
Федеральном агентстве
железнодорожного
транспорта

Гончарову С.Е.

Уважаемый Сергей Евгеньевич!

СРО Союз операторов железнодорожного транспорта (далее – Союз) рассмотрел Ваш запрос о предоставлении информации по проблематике развития железнодорожного транспорта относительно путей необщего пользования и предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ). Данный вопрос является актуальным для операторского сообщества, так как по экспертным оценкам, на подъездных путях необщего пользования сегодня формируется более 70% грузопотока, перевозимого по путям общего пользования.

В настоящее время отмечаются негативные тенденции снижения основных показателей работы, осуществляемой на путях необщего пользования, в том числе промышленных предприятий железнодорожного транспорта. Помимо переориентации грузовладельцев на доставку грузов автомобильным транспортом, имеется ряд иных факторов усугубляющих складывающуюся ситуацию, к их числу следует отнести:

1. Предстоящее в период с 2021 по 2023 годы списание 70% единиц тягового подвижного состава. Принимая во внимание, что весь объём выпускаемых российскими машиностроительными предприятиями маневровых тепловозов в рамках реализации программы обновления подвижного состава законтрактован ОАО «РЖД», возможен риск длительных простоев вагонов. Следует отметить, что вступившие в силу требования Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011, со 2-го августа 2018 года оставили единственную возможность продления срока службы локомотивов – через процедуру сертификации, что сопоставимо по стоимости с покупкой нового локомотива.

2. Отсутствие унифицированной технологии и порядка действий при оформлении разрешения по выходу локомотивов на пути общего пользования, что противоречит основным положениям по обеспечению недискриминационного доступа всех участников перевозочного процесса на инфраструктуру общего пользования. При явной избыточности требований, предъявляемых ОАО «РЖД», наиболее существенным вопросом, касающимся ежедневной эксплуатации тягового подвижного состава, является обеспечение выхода локомотивов предприятий промышленного транспорта на

пути общего пользования - станцию примыкания для осуществления операций по подаче/уборке вагонов. Такая ситуация создаёт препятствия для свободного оборота вагонов на сети.

3. Невозможность осуществления операций с инновационным подвижным составом с повышенной нагрузкой на ось из-за уровня технического состояния большинства путей необщего пользования, что создаёт логистические сложности.

4. Сложившаяся ситуация с отсутствием правовой регламентации вопросов расследования транспортных происшествий на железнодорожном транспорте необщего пользования, вопросов участия владельцев путей необщего пользования ликвидации последствий транспортных происшествий, вопросов охраны грузов и наиболее важных объектов на железнодорожном транспорте необщего пользования создаёт серьёзные риски при эксплуатации вагонов на железнодорожных путях необщего пользования.

В качестве мер по оздоровлению ситуации с инфраструктурой железнодорожных путей необщего пользования Союз предлагает:

а) обеспечение и закрепление в нормативных правовых актах органов государственной власти недискриминационного доступа на инфраструктуру, в том числе введение единой унифицированной технологии и порядка действий при оформлении разрешения на выход локомотивов на пути общего пользования (а также на пути необщего пользования) для всех участников перевозочного процесса;

б) создание единой открытой методики расчета тарифа за услуги, оказываемые на путях необщего пользования (погрузочно-разгрузочные работы, маневровая работа, подача/уборка вагонов, сопутствующие работы и т.д.);

в) введение упрощенной процедуры оформления допуска локомотивов на станцию примыкания в течение гарантийного срока эксплуатации;

г) актуализация нормативной базы, регулирующей отношения связанные с эксплуатацией инфраструктуры железнодорожных путей необщего пользования;

д) разработка и установление требований к тяговому подвижному составу, не выходящему на железнодорожные пути общего пользования.

Исполнительный директор

А.А. Дружинин