



**Председателю Комиссии Общественного  
совета при Росжелдоре по вопросам  
грузоперевозок  
Гончарову С.Е.**

**ООО «Магистраль»  
группа компаний ТЛБ «Евросиб»**

187780, Россия, Ленинградская обл.  
г. Подпорожье, пр. Ленина, д. 75А  
тел./факс +7(813-65) 2-17-97  
эл.почта: magistral@eurosib.biz

Исх. № 46 от 13.06.2019 г.

на №2/КВГ ОС от 05.06.2019 г.

**О предоставлении информации**

**Уважаемый Сергей Евгеньевич!**

В ответ на Ваше письмо от 05.06.2019 г. №2/КВГ ОС предоставляем сводную информацию по проблематике развития железнодорожного транспорта, инфраструктуры относительно путей необщего пользования и предприятий промышленного железнодорожного транспорта, а также предложения, направленные на оздоровление ситуации в отрасли.

Приложение: Проблематика и предложения на 3 листах.

**С уважением  
Заместитель генерального директора  
ООО «Магистраль»**

**И.М. Шарлай**

## **Проблематика развития железнодорожного транспорта относительно путей необщего пользования и предприятий промышленного железнодорожного транспорта**

Несмотря на то, что на подъездных путях необщего пользования сегодня формируется более 70% грузопотока, перевозимого по путям общего пользования, наблюдается негативная тенденция снижения основных показателей работы промышленных предприятий железнодорожного транспорта. В первую очередь, это связано со снижением объемов показателей грузовой работы, вследствие переориентации грузовладельцев на доставку грузов автомобильным транспортом. При этом промышленный железнодорожный транспорт постоянно несет убытки, и никак не может повлиять на этот процесс.

Ситуацию также усугубляет ряд факторов, представленных более подробно.

### **1. Интенсивное старение парка тягового подвижного состава**

Вступившие в силу требования Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТРТС 001/2011, с 2 августа 2018 года оставили единственную возможность продления срока службы локомотивов только через процедуру сертификации, что сопоставимо по стоимости с покупкой нового локомотива.

При эксплуатируемом парке локомотивов промышленного железнодорожного транспорта в количестве примерно 7500 единиц (износ 90%), на период с 2021 по 2023 гг. подлежит списанию более 70% единиц тягового подвижного состава. Более 20% подлежат списанию в течении 2023-2028 гг. Таким образом в самое ближайшее время, для предотвращения дефицита тягового подвижного состава, предприятиям промышленного железнодорожного транспорта понадобится приобрести не менее 5000 единиц маневровых локомотивов различных серий.

Проблему усугубляют следующие факторы:

1) суммарная производственная мощность машиностроительных предприятий железнодорожной отрасли позволяет выпускать не более 300 маневровых тепловозов в год. А портфель заказов на эти машины расписан на период до 2025 года в рамках реализации программы обновления подвижного состава ОАО «РЖД».

2) по экспертным оценкам, более половины всех компаний промышленного железнодорожного транспорта с России насчитывают в своем парке не более 2 локомотивов. В основном это малые и средние предприятия, которые не имеют финансовых возможностей для единовременного обновления своих локомотивов.

3) производимые сегодня серии маневровых локомотивов изначально спроектированы под требования основного заказчика – ОАО «РЖД», и не в полном объеме удовлетворяют требованиям промышленных предприятий железнодорожного транспорта.

### **2. Отсутствие развития инфраструктуры путей необщего пользования и вопросы адекватной доступности на инфраструктуру общего пользования**

Уровень технического состояния путей необщего пользования в большинстве случаев не позволяет производить операции с инновационным подвижным составом с повышенной нагрузкой на ось, ввиду отсутствия планомерной программы по ремонту и модернизации путевого хозяйства. Прослеживается тенденция к сокращению числа вновь строящихся подъездных путей по причине достаточно обременительных условий, предъявляемых владельцем инфраструктуры при формировании технических условий на примыкание.

Также, 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. Требования, предъявляемые ОАО «РЖД» - явно избыточны.

В настоящее время отсутствует унифицированная технология и порядок действий при оформлении разрешения по выходу локомотивов на пути общего пользования. Вопросы вызывает сам факт взимания платы по соответствующим договорам в пользу структурных подразделений ОАО «РЖД» за услуги контроля технического состояния тягового подвижного состава и ознакомления персонала ППЖТ с необходимыми нормативными документами, что противоречит основным положениям по обеспечению недискриминационного доступа всех участников перевозочного процесса на инфраструктуру общего пользования.



### **3. Противоречие нормативно-правовых актов.**

Сегодня наблюдается парадоксальная ситуация, в которой оказываются предприятия промышленного железнодорожного транспорта с точки зрения соблюдения требований нормативно-правовых актов. Нередки случаи, когда промышленные предприятия должны соблюдать требования указаний как МПС РФ, Минтранса, так и ОАО «РЖД», и каждое из которых противоречит другому.

### **4. Вопросы тарифного регулирования.**

Деятельность промышленного железнодорожного транспорта является крайне зарегулированной. Действующая система тарифного регулирования во многом несовершенна и противоречива, в разных регионах применяются разные подходы к тарифообразованию. Необходимо отметить, что существующее положение с тарифами не способствует развитию предприятий промышленного железнодорожного транспорта.

### **5. Взаимодействие с контролирующими органами.**

Контрольная нагрузка на деятельность ППЖТ достаточно велика, что в первую очередь связано с жесткими требованиями обеспечения безопасности движения. Существующий подход, когда проверка является основным инструментом в осуществлении контрольно-надзорной деятельности, характеризуется палочной системой оценки (нарушения и штрафы), избыточными требованиями, не связанными с рисками на предприятиях, а также минимальной профилактикой нарушений.

## **Предложения по оздоровлению ситуации в отрасли**

Предлагается коренное реформирование отрасли промышленного транспорта путем создания Акционерного Общества по организации работы на путях необщего пользования в качестве Единого оператора промышленного транспорта (регионального/федерального уровня, с участием ОАО «РЖД»).

В рамках предлагаемого подхода предлагаются следующие основные мероприятия.

### **1. Активизация обновления локомотивного парка и повышение эффективности его работы**

1.1. Взаимодействие с производителями тягового подвижного состава в качестве консолидированного заказчика. Целевой заказ позволит наладить плановую закупку локомотивов у производителей с учетом графика списания существующего парка, снизить закупочную стоимость за счет целевого объема, а также предоставить производителям реальную возможность корректировки своих производственных программ и обеспечить равномерную прогнозируемую загрузку производственных мощностей.

1.2. Введение комплексных мер государственной поддержки обновления парка промышленных локомотивов: некоммерческий лизинг, субсидирование процентной ставки, возмещение потерь в доходах лизинговых компаний, увеличение срока лизинга, компенсация части затрат производителей на производство локомотивов, компенсация части затрат на приобретение локомотивов.

1.3. Введение упрощенной процедуры оформления допуска локомотивов на станцию примыкания в течении гарантийного срока эксплуатации (не менее 36 месяцев для новых локомотивов с даты ввода в эксплуатацию).

1.4. Внедрение контракта на обслуживание локомотивов в процессе всего жизненного цикла с привлечением широкой сети специализированных ремонтных площадок обслуживающих компаний с возможностью организации в их структурах широкой сети мобильных подразделений по обслуживанию локомотивов в объемах технического обслуживания и малых текущих ремонтов на местах дислокации.

1.5. Оптимизация управления единым парком тягового подвижного состава в регионе с гибкой возможностью передислокации локомотивов внутри зоны ответственности.



## **2. Развитие инфраструктуры путей необщего пользования и доступ на инфраструктуру общего пользования**

2.1. Выделение в структуре Минтранса РФ подразделения, осуществляющего общее курирование вопросов текущей деятельности и развития промышленного железнодорожного транспорта (в т.ч. выдача разрешений на примыкание, ведение реестров ППЖТ, путей необщего пользования, тягового подвижного состава промышленных предприятий и т.д.).

2.2. Формирование комплексной программы развития инфраструктуры путей необщего пользования с учетом интересов грузоотправителей, грузополучателей, а также в зависимости от потребностей предприятий и портов.

2.3. Выполнение мероприятий по повышению уровня технического состояния путей необщего пользования для эксплуатации подвижного состава с повышенной нагрузкой на ось.

2.4. Перевод всех функций по организации и контролю за оборотом локомотивов промышленного транспорта, а также выходом тягового подвижного состава на пути общего пользования, от ОАО «РЖД» к соответствующим структурам Минтранса РФ.

2.5. Предоставление недискриминационного доступа на инфраструктуру путем введения единой унифицированной технологии и порядка действий при оформлении разрешения по выходу локомотивов на пути общего пользования (а также на пути необщего пользования), утвержденную нормативно-правовыми актами Федерального уровня, для всех участников перевозочного процесса.

## **3. Совершенствование нормативно-правовой базы.**

3.1. Утверждение технических требований и типажа линейки новых маневровых локомотивов для промышленного железнодорожного транспорта.

3.2. Создание и введение в действие ГОСТа (с поддерживающими стандартами) по локомотивам промышленного транспорта с учетом особенностей их эксплуатации и обслуживания.

3.3. Создание единой нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность предприятий на путях необщего пользования и вопросы взаимодействия с грузовладельцами, перевозчиком.

## **4. Вопросы тарифного регулирования**

4.1. Создание единой открытой методики расчета тарифа за услуги, оказываемые на путях необщего пользования (ППР, маневровая работа, подача/уборка вагонов, сопутствующие работы и т.д.).

4.2. Возможность формирования в утверждаемом регулятором тарифе инвестиционной надбавки, которая позволяла окупать инвестиции в обновление тягового подвижного состава и вложений в инфраструктуру необщего пользования.

4.3. Тариф на предоставляемые услуги должен полностью окупать все необходимые затраты текущей деятельности единого оператора.

4.4. В целях создания условий для привлечения инвестиций, повышения эффективности работы, внедрения новых технологий и инноваций, закрепить в методике формирования тарифов на период 5 лет экономический эффект, полученный предприятием промышленного железнодорожного транспорта от сокращения затрат и оптимизации технологии работы, в том числе повышения эффективности закупочных процедур и оптимизации долгосрочных договоров, сверх уровня, предусмотренного в необходимой валовой выручке при утверждении тарифов (сборов, платы). Полученные субъектом регулирования средства в результате реализации указанных оптимизационных мер, могут быть использованы на его усмотрение.

## **5. Вопросы контрольно-надзорной деятельности**

5.1. Введение риск-ориентированного подхода к организации деятельности контрольно-надзорных органов.

5.2. Расширение роли профилактики при организации контрольно-надзорной деятельности.

5.3. Стремление к достижению общественно значимого результата в контролируемых сферах.

5.4. Обеспечение предсказуемости работы контрольно-надзорных органов.