



ПРОТОКОЛ
ЗАСЕДАНИЯ ПРИВОЛЖСКОГО МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО
КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ НАЧАЛЬНИКА
ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
А.Ф.ЛЕСУНА

от «8» апреля 2014 г. № ГОРЬК-54/кп

Присутствовали:

В центральных студиях Горьковской и Куйбышевской железных дорог:

начальник Куйбышевской железной дороги

– Соложенкин С.В.

представители железных дорог, структурных подразделений ОАО «РЖД»

– Аносов В.И., Антипенко С.И., Блохин С.Г., Бобылев В.А., Бурков С.А., Габбасов Р.А., Горбунов А.Е., Дальникова Л.Г., Ежиков Д.Н., Иванов П.А., Кильдияров Р.Р., Козырев А.Н., Козловский В.Н., Кошелев С.М., Ларин И.А., Малинин С.П., Мальцев А.В., Маханёк Ю.В., Метелкин А.А., Мололкин Д.Ф., Ползунов А.В., Родионов А.Ю., Семенников А.Ф., Соколов А.А., Степанов В.М., Тюленев В.С., Хадыев Н.З., Хахулин И.В., Яшин В.А.

представители дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД»

– Бритенков С.В., Брызгалов А.Н., Гвоздев С.И., Деревянкин В.А., Елантьев Н.И., Кирпичников А.А., Климец И.Б., Кузнецов А.Г., Нектов А.В., Попов А.В., Попов Д.А., Стародубцев А.В., Хомов А.В.

от Приволжского федерального округа

– Агеева М.А., Антоневиц В.Е., Белов С.Д., Беседа А.В., Игошев А.К., Рыбкин С.В., Шиканова Е.Г.

представители органов государственной власти субъектов Российской Федерации, территориальных надзорных органов и иных организаций

– Калинин С.С., Лебедев Е.В., Фомичев В.П., Якимычева С.Б.

представители собственников подвижного состава, представители грузообразующих предприятий

– Балонин С.В., Бычков Н.Н., Гайдамакин В.А., Григорьев В.А., Демидов И.И., Егоров В.С., Залужный Т.В., Земляков А.В., Игошин Е.А., Копылов Д.Г., Коренко А.Ю., Котлова В.В., Лебедев В.В., Лебедев В.В., Малозёмов М.И., Михалёв А.В., Нагин В.Ю., Никифоров В.В., Суслов А.Н., Тараканов С.Н., Чукаева Е.В., Чумаков А.Г., Шипов М.Ю., Щеглов А.Н.

заместители начальника железной дороги (по территориальным управлениям), начальники центров организации работы железнодорожных станций, начальники агентств фирменного транспортного обслуживания, начальники грузовых станций, представители региональных органов власти, территориальных надзорных органов и общественных организаций, представители предприятий в субъектах Российской Федерации

I. О ситуации с грузовыми перевозками в границах Горьковской и Куйбышевской железных дорог

(Козырев, Хахулин, Хомов, Демидов, Козлов, Михалёв, Соложенкин, Лесун)

Подведены итоги 2013 года. За 2013 год объём погрузки по Горьковской железной дороге составил 34 млн 937,7 тыс. тонн. При этом снижение погрузки к уровню 2012 года составило 3 млн 398,2 тыс. тонн или 8,9 %.

Основное снижение погрузки к 2012 году отмечается по следующим номенклатурам грузов: нефтепродукты, чёрные металлы, лесные грузы, лом чёрных металлов, зерно, химикаты и сода, и другие.

На сокращение перевозок оказали существенное влияние остановка нефтеперерабатывающего завода в Марий-Эл, низкий спрос на прокат чёрных металлов, как на внутреннем, так и на экспортном рынках (вследствие чего снижена погрузка лома чёрных металлов в адрес металлургических комбинатов), неурожай зерновых в регионах Приволжского федерального округа и другие факторы.

Первые три месяца 2014 года показывают, что негативная тенденция в отправлении грузов на Горьковской магистрали сохраняется.

Куйбышевской железной дорогой за I квартал 2014 года было перевезено 18,4 млн тонн грузов (204,5 тыс. тонн в среднем в сутки). В сравнение с 2013 годом погрузка увеличилась на 4,3 % или 754,7 тыс. тонн.

В настоящее время одной из наиболее значимых задач является комплексное транспортное обслуживание, при внедрении которого возможно не только не допустить уход грузов с железной дороги, но и привлечь дополнительный объём грузов.

В рамках реализации задачи по трансформированию ОАО «РЖД» в транспортно-логистическую компанию разрабатывается механизм предоставления комплексной услуги, в том числе позволяющей организовать перевозочный процесс «от двери до двери». Для оказания услуг необходима консолидация взаимодействия всех участников процесса грузовой перевозки как структурных подразделений ОАО «РЖД», включая дочерние и зависимые общества (ОАО «Трансконтейнер», ОАО «РЖД-Логистика», ОАО «ФГК», «ЖЕФКО»), так и при необходимости привлечение сторонних транспортных компаний.

Отмечено, что консолидированный парк сегодня является основой для формирования новых транспортных услуг, которые и становятся одними из важнейших направлений развития железнодорожных грузоперевозок.

С учётом наличия инфраструктурных ограничений предложено развивать новую услугу «Грузовой экспресс» для ускоренной доставки грузов в пределах субъектов Российской Федерации в границах Горьковской и Куйбышевской магистралей (раздельно).

Консолидация грузовых потоков является одной из наиболее важных задач. Перевозку от «двери от двери» или по принципу «одного окна», когда клиент передает груз и не заботится о способе его хранения, погрузке и доставке рассмотрен на примере отправки лесных грузов в Кировском регионе. Предлагается использовать инфраструктуру Российских железных дорог, в частности грузовые дворы Дирекции по управлению терминально-складским комплексом, для консолидации грузов, где у клиента примут груз и оформят все необходимые документы.

Обозначена задача о необходимости увеличения маршрутизации перевозок. Как показывает практика, в настоящее время одна из наиболее действенных мер по повышению качества транспортного обслуживания – это увеличение уровня маршрутизации вагонопотоков и числа грузовых поездов, следующих по расписанию.

По итогам I квартала 2014 г. текущего года маршрутами было отправлено 36,6 % от общего объёма погрузки Куйбышевской железной дороги. На Горьковской магистрали данное направление также не остаётся без внимания.

В настоящее время подписан договор с ОАО «Выксунский металлургический завод» на перевозку грузов маршрутами по расписанию в рамках реализации проекта «Южный поток». Прорабатывается организация движения маршрутными отправлениями в направлении Московского региона с грузоотправителем ОАО «Мордовцемент».

Также рассмотрены вопросы перспектив развития инфраструктуры железнодорожного транспорта и планирования объёмов перевозок грузов железнодорожным транспортом, включая возможности железнодорожной инфраструктуры на конкретных направлениях, в том числе на основе долгосрочных договоров.

На сегодняшний день актуальными для работы координационных советов является решение проблемных вопросов организации перевозочного процесса и эффективность использования подвижного состава.

Одним из основных вопросов, требующих совместной работы является повышение уровня надёжности доставки грузов и порожних вагонов.

Конкретными мероприятиями по повышению надёжности доставки грузов являются:

- а) работа консолидированным парком полувагонов;

б) вывод невостробованного под перевозку грузов подвижного состава за пределы инфраструктуры общего пользования и на станции отстоя;

в) возобновление технологии сдвоенных операций, позволяющей минимизировать встречное перемещение порожних вагонопотоков и, соответственно, снизить нагрузку на инфраструктуру;

г) сокращение непроизводительного простоя вагонов на инфраструктуре общего и необщего пользования.

Для создания условий эффективного функционирования товарных рынков, отражающих современное состояние развития экономики страны, представляется необходимым внести комплексные изменения в законодательную базу и принятые в её развитие подзаконные ведомственные нормативные акты.

В том числе исключить:

из Положения о государственном регулировании тарифов понятие, предусматривающее выделение тарифных составляющих, учитывающих расходы, связанные с содержанием и эксплуатацией вагонов и контейнеров вагонная и контейнерная тарифные составляющие;

из Перечня работ (услуг) субъектов естественных монополий услугу по предоставлению вагонов (контейнеров) для перевозки грузов;

из Тарифного руководства № 1 Прейскурант № 10-01 понятие «общего парка» с соответствующим внесением изменений или исключением отдельных пунктов Прейскуранта № 10-01.

Внести в Тарифное руководство № 2 «Правила применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта» изменения в соответствии с выбранной технологией управления вагонами консолидированного парка и с условием возможности взимания платы за пользования такими вагонами.

Целью таких изменений является выход ОАО «РЖД» на конкурентный рынок услуг по предоставлению вагонов для перевозки грузов с передачей ему не менее 30 % парка универсальных вагонов. Достижение этой цели окажет существенное влияние на стабилизацию цен на услуги по предоставлению вагонов, поскольку ОАО «РЖД» является хозяйствующим субъектом, заинтересованным не только в эффективном использовании подвижного состава, но и в эффективном функционировании инфраструктуры, с учётом принимаемых государственных решений по её развитию.

1. Начальнику Куйбышевского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Хахулину И.В. (по согласованию) подготовить в срок до 1 мая 2014 г. проект письма в рабочую группу ОАО «РЖД» согласно запросу, сформированному ОАО «КуйбышевАзот», об обоснованности и технологии установления логического контроля при организации перевозок железнодорожным транспортом.

2. Заместителю начальника Горьковской железной дороги по корпоративному управлению и работе с органами власти Тюленеву В.С., начальнику Горьковского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Козыреву А.Н. (по согласованию) направить в срок до 1 мая 2014 г. письмо в рабочую группу ОАО «РЖД» о рассмотрении возможности приостановления до 1 января 2015 г. предписания Федеральной службы по надзору в сфере транспорта №02.0048.02.14 от 2 февраля 2014 г. (о запрете допуска на железнодорожные пути общего пользования Российской Федерации вагонов-цистерн с грузом, не входящим в перечень разрешённых грузов к перевозке, определённый техническими условиями завода-изготовителя). А также по разъяснениям действий по внесению изменений в технические условия вагонов, произведенных на Украине.

3. Начальнику Горьковского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Козыреву А.Н. (по согласованию), начальнику Куйбышевского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Хахулину И.В. (по согласованию) продолжить работу:

а) по заключению в течение 2014 года долгосрочных договоров и соглашений с грузоотправителями Горьковской и Куйбышевской железных дорог;

б) по организации в течение 2014 года работ и заключению договоров на организацию перевозок грузов по графику с согласованным временем отправления и прибытия.

II. О ситуации с обеспечением безопасности движения на железнодорожных переездах

(Маханёк, Беседа, Белов, Соложенкин, Лесун)

В 2014 году ситуация с обеспечением безопасности движения на железнодорожных переездах остается крайне неудовлетворительной.

Следует отметить, что причиной всех случаев дорожно-транспортных происшествий в 2014 году явилось грубое нарушение водителями автотранспорта правил проезда через железнодорожные переезды.

Большое значение, в части обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах, играет проведение профилактической и разъяснительной работы, в том числе в средствах массовой информации.

Наиболее действенным способом снижения числа случаев дорожно-транспортных происшествий является строительство пересечений в разных уровнях автомобильных и железных дорог (путепроводов, мостов) с привлечением (по возможности) частных инвесторов. В рамках проведения данной работы в 2013 году Горьковской железной дорогой совместно с администрацией Зуевского района Кировской области и частным

предпринимателем реализован проект пуска в постоянную эксплуатацию платного автопроезда под железнодорожными путями на 1061 км участка Киров – Глазов.

С целью повышения безопасности движения на железнодорожных переездах в 2013 году Горьковской дирекцией инфраструктуры был приобретён 71 комплект систем видеофиксации, позволяющих фиксировать нарушения водителями транспортных средств правил проезда через переезды. Кроме того, в субъектах Российской Федерации намечены программы по оборудованию наиболее проблемных переездов системами видеофиксации за счёт средств областных бюджетов. В настоящее время Горьковской дирекцией инфраструктуры прорабатывается вопрос возможной синхронизации систем видеофиксации, установленных ранее на железнодорожных переездах Нижегородской области, с аппаратно-программным комплексом ГКУ «Безопасный город». Все существующие системы видеофиксации железной дороги и других организаций, переданные в аппаратно-программный комплекс ГКУ «Безопасный город» ГУ МЧС России, будут работать в автоматическом режиме с подключением к базе владельцев транспортных средств.

Начальнику Горьковской дирекции инфраструктуры Садовникову Д.А. (по согласованию) организовать следующую работу:

а) определить в период весеннего комиссионного осмотра железнодорожных переездов все переезды, эксплуатирующиеся с подходами автодорог, не соответствующими требованиям Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов от 29 июня 1998 г. № ЦП-566. По результатам обследования привести подходы автодорог в зоне обслуживания дистанций пути в соответствие с Инструкцией по эксплуатации железнодорожных переездов. В администрации районов, в зоне обслуживания которых выявлены недостатки в содержании подходов автодорог, направить письма с требованиями устранить замечания в кратчайшие сроки.

б) провести по итогам весеннего комиссионного осмотра переездов совещания с приглашением руководителей субъектов Российской Федерации, МВД ГУВД России, представителей дорожных и автомобильных хозяйств на которых обсудить следующие вопросы:

закрытие малодейственных и не отвечающих нормативным требованиям железнодорожных переездов;

строительство развязок в разных уровнях (путепроводов) и привлечение частных инвесторов к данной проблеме;

оборудование наиболее аварийных железнодорожных переездов системами видеофиксации за счёт средств федерального и областного бюджета;

проведение разъяснительной работы с населением через средства массовой информации, включая региональные и областные телекомпании;

участие представителей органов государственной власти субъектов Российской Федерации в проводимых железной дорогой мероприятиях, направленных на привлечение внимания населения к проблеме аварийности на железнодорожных переездах;

в) рассмотреть необходимость установки «аншлагов с изображением» автомобилей перед железнодорожными переездами, где регулярно допускаются случаи дорожно-транспортных происшествий;

г) организовать совместную работу с работниками ГИБДД в части проведения профилактической работы с водителями автотранспорта, как в автопредприятиях всех форм собственности, так и непосредственно на железнодорожных переездах.

III. О ситуации с пригородными пассажирскими перевозками в границах Горьковской и Куйбышевской железных дорог --- (Малинин, Антипенко, Соложенкин, Лесун)

По Горьковской железной дороге пассажирооборот в дальнем следовании и в 2013 году и I квартале 2014 года неуклонно снижается. В пригородном комплексе в 2013 году удалось стабилизировать пассажирооборот на уровне 100,2 % к 2012 году, но тенденция I квартала 2014 года, аналогична с дальними перевозками. За I квартал 2014 года падение в дальнем сообщении составляет более 100 млн пасс-км, а в пригородном – 10 млн пасс-км.

На 2014 год заказ субъектов Российской Федерации на организацию перевозок в пригородном сообщении существенно уменьшился. В целом по ОАО «ВВППК» и ОАО «Содружество» в пределах Горьковской железной дороги заказано 62,9 млн вагоно-км против 65,8 млн вагоно-км в 2013 году.

Дальнейшие сокращения пригородных перевозок обернутся резким снижением транспортной мобильности населения, так как во многих регионах население не имеет альтернативного способа передвижения.

Ещё один важный вопрос составляет задолженность по оплате за аренду подвижного состава. В том числе по ОАО «ВВППК» задолженность составляет 227,3 млн руб. и по ОАО «Содружество» 114,4 млн руб.

С 1 апреля 2014 г. ОАО «Содружество» прекратило перевозки пассажиров на территории Мордовии. Отсутствие долгосрочных договорных отношений не позволяет планировать инвестиции в развитие пассажирской инфраструктуры.

В 2013 году количество отправленных пассажиров по Куйбышевской железной дороге составило 21870 тыс. чел. или 93,9 % (-1426,2 тыс. чел.) к уровню 2012 года.

Объём перевозок в целом по Куйбышевской магистрали составил 7298,6 млн пасс-км или 93,1 % (-539,7 млн. пасс-км) к уровню 2012 года.

Снижение объёмов перевозок в дальнейшем следовании к плану и к уровню прошлого года обусловлено сокращением объёмов перевозок в прямом сообщении поездами ОАО «ФПК» на 6,1 % (-384,8 млн пасс-км).

В пригородном сообщении снижение объёмов перевозок произошло на участке обслуживания ОАО «Башкортостанская ППК» в связи с оптимизацией графика движения пригородных поездов в соответствии с Госзаказами субъектов. При этом по ОАО «Самарская ППК» сложилась положительная динамика работы.

В текущем году сохраняется тенденция снижения объёмов пассажирских перевозок, как в дальнейшем следовании, так и в пригородном сообщении.

На 2014 год пригородными пассажирскими компаниями, работающими на полигоне Куйбышевской железной дороги, заключены договоры со всеми регионами на организацию транспортного обслуживания населения.

Однако на весь период 2014 года договоры заключены только ОАО «Самарская ППК» с Самарской областью, ОАО «Башкортостанская ППК» с Республикой Башкортостан и Оренбургской областью. По Ульяновской области договор заключен на 1-е полугодие 2014 г., по Пензенской области со сроком действия до 15 апреля 2014 г., по Республике Мордовия 1-й договор заключен на 1-й квартал 2014 года, 2-й договор сроком действия с 1 апреля по 20 мая 2014 г.

С целью сокращения выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов ОАО «Башкортостанская ППК» по согласованию с субъектами в течение I квартала 2014 года отменила 5 пригородных поездов.

Однако из-за отсутствия финансовых средств на оплату аренды подвижного состава ОАО «Башкортостанская ППК» вынуждено дополнительно отменить в апреле 2014 года 12 пригородных поездов, что негативно скажется на качестве обслуживания пассажиров и вызовет рост социальной напряжённости в регионах.

Присутствующим руководителям субъектов Республики Мордовия, Ульяновской и Пензенской областей необходимо предусмотреть дополнительное выделение средств в региональных бюджетах на оплату выпадающих доходов пригородных пассажирских компаний.

В дальнейшем отсутствие финансирования со стороны субъектов Российской Федерации может привести не только к сокращению размеров движения, составности поездов, но и к полному прекращению железнодорожного пригородного сообщения на отдельных направлениях, что невыгодно ни регионам, ни перевозчику.

1. Рекомендовать правительствам республик и областей сформировать обращения в Правительство Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство финансов Российской Федерации по вопросам:

а) сохранения льготного тарифа на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при перевозках пассажиров в пригородном сообщении в размере 1 % его базового уровня на 2015-2017 годы с учётом индексации с соответствующей полной компенсацией выпадающих доходов владельца инфраструктуры;

б) обеспечения софинансирования из федерального бюджета на 2015-2017 годы денежных средств субъектам Российской Федерации на возмещение потерь в доходах пригородных пассажирских компаний от перевозок студентов и школьников в пригородном железнодорожном сообщении.

в) заключения региональными властями долгосрочных договоров с перевозчиками в пригородном железнодорожном сообщении в 2014 году и разработке в 2014 году региональных транспортных стратегий на основе необходимого для удовлетворения транспортной потребности населения пассажирских железнодорожных перевозок;

г) использования субъектами Российской Федерации при определении источника погашения обязательств по транспортному заказу поступления от налога на имущество, который уплачивает ОАО «РЖД» в региональные бюджеты в качестве защищенного источника финансирования пригородных железнодорожных перевозок.

2. Начальнику Горьковской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре Малинину С.П. (по согласованию) подготовить обращение председателя Приволжского межрегионального координационного совета к полномочному представителю Президента Российской Федерации по Приволжскому федеральному округу о создании на территории ПФО сети региональных железнодорожных маршрутов с использованием современного подвижного состава: электропоездов ЭС-1 «Ласточка» и рельсовых автобусов РА-2.

Председатель совета –
Начальник железной дороги



А.Ф.Лесун