



ПРОТОКОЛ
ЗАСЕДАНИЯ ПРИВОЛЖСКОГО МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО
КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ НАЧАЛЬНИКА
ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

А.Ф. ЛЕСУНА

от «07» октября 2013 г. №ГОРЬК- 225 /пр

Присутствовали:

В центральных студиях Горьковской и
Куйбышевской железных дорог:

начальник Куйбышевской
железной дороги

– Соложенкин С.В.

представители железных дорог,
структурных подразделений
ОАО «РЖД»

– Аносов Н.И., Антипенко С.И.,
Антонец В.А., Блохин С.Г.,
Брызгалов А.Н., Галацан В.И.,
Герасимов В.П., Горбунов А.Е.,
Гуляев А.В., Дальникова Л.Г.,
Дробинин А.А., Козловский В.Н.,
Козырев А.Н., Кутумов В.М.,
Малинин С.П., Маханов А.С.,
Мелихов С.Н., Михеев А.И.,
Мойсиевич В.А., Мололкин Д.Ф.,
Ползунов А.В., Родионов А.Ю.,
Семенников А.Ф., Степанов В.М.,
Тюленев В.С., Хахулин И.В.,
Цветкова Е.А., Шаловалов А.Н.,
Шилов А.Н., Шиняев С.Д.,
Шипов М.Ю.

представители дочерних и зависимых
обществ ОАО «РЖД»

– Баранова Л.М., Бритенков С.В.,
Вейс В.П., Гвоздев С.И.,
Залужный Т.В., Каринский А.Г.,
Климец И.Б., Коренко А.Ю.,
Кошелев С.М., Кузнецов А.Г.,
Миназов С.Ф., Орехов Ю.Б.,
Попов А.В., Силантьев Е.В.,
Туркин Ю.А., Хомов А.В.,
Шугуров И.А.

от Приволжского Федерального округа

– Антонец В.Е., Бардин Н.В.,
Жданович С.А., Звонилова М.В.,
Козлов В.Л., Козлов С.В.,
Краснов Д.Г., Шиканова Е.Г.

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

– Зубарев А.В., Кичаев А.В.,
Пивкин И.И., Фомичев В.П.

представители собственников
подвижного состава, представители
грузообразующих предприятий

- Береснев С.А., Блохин Д.С.,
Болонин С.В., Вшивцева Е.А.,
Груздев В.В., Данилов А.С.,
Ищенко А.А., Козлов И.Н.,
Корименко А.В., Краснова О.В.,
Лебедев В.Е., Лоншаков С.Б.,
Морозов К.А., Паюсов В.И.,
Пивоваров С.В., Романюк В.Ф.,
Скворцов М.Т., Смуров С.Ю.,
Сосков И.И., Трошин А.В.,
Шумилин В.А., Шуплецов Л.Н.,
Щеглов А.Н.

в студиях Горьковской,
Куйбышевской железных дорог

- 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 текущей ситуации с грузовыми перевозками в границах Горьковской и
Куйбышевской железных дорог
_____ (Козырев, Хахулин, Жданович, Соложенкин, Лесун)

Председатель Приволжского межрегионального координационного совета доложил о рассмотренных в этом году на заседаниях Приволжского межрегионального Координационного совета, а также на региональных координационных советах, образованных в границах Горьковской и Куйбышевской железных дорог, вопросах:

единый сетевой технологический процесс железнодорожных грузовых перевозок, направленный на повышение эффективности железнодорожных перевозок в условиях избытка парка и множественности собственников подвижного состава, создание алгоритма взаимодействия перевозчика, грузовладельца и оператора грузовых вагонов;

развитие строительного комплекса Республик и областей, реализуемых инвестиционных проектов, строительство промышленных предприятий и другие важные события, связанные с железнодорожным транспортом;

заключение долгосрочных соглашений между компанией «Российские железные дороги» и ключевыми предприятиями, пользующихся услугами железнодорожного транспорта;

организация пригородных пассажирских перевозок на территории Горьковской и Куйбышевской железных дорог.

Председатель Приволжского межрегионального координационного совета отметил, что ситуация как на внутреннем, так и на экспортном рынках не только не улучшилась, но и имеются признаки ухудшения обстановки во многих сегментах экономики. Железнодорожный транспорт (а именно грузоперевозки) как один из ключевых индикаторов экономической ситуации свидетельствует, что кризисная обстановка в экономике сохраняется.

Уровень конкуренции с альтернативными видами транспорта возрос многократно, в последнее время имеют место случаи, когда предъявляемый груз не вывозится в полном объёме. Причиной этому является наличие технических и инфраструктурных ограничений, сдерживающих рост грузоперевозок.

Все это происходит в условиях, когда определённая часть парка подвижного состава находится «брошенной», или неэффективно используется компаниями-операторами, но и операторы подвижного состава в немалой степени подчинены законам рынка. Ставки собственников в значительной степени зависят от эффективного оборота подвижного состава.

Логистические принципы при организации грузоперевозок могут положительным образом влиять на сложившуюся ситуацию. Начальник Горьковской железной дороги Лесун А.Ф. привел ряд примеров применения логистических принципов и маршрутизации на полигоне железной дороги, а также о положительном эффекте при организации движения поездов по специальному расписанию.

Все это в конечном итоге должно положительно сказаться и на качестве предоставляемых услуг и повысить привлекательность железнодорожного транспорта для грузовладельца. Только желание всех участников перевозочного процесса может повысить качество транспортных услуг на сети.

Начальник Куйбышевской железной дороги ещё раз отметил, что для более эффективного использования погрузочных ресурсов и пропускных способностей инфраструктуры необходимо применять принципы Единого сетевого технологического процесса (ЕСТП), увеличение уровня маршрутизации вагонопотоков. Также предлагается услуга по организации движения поездов с согласованным временем отправления грузовых поездов со станции погрузки и прибытия на станцию назначения.

Обсуждался вопрос эффективного использования подвижного состава, в том числе на путях необщего пользования.

К таким вопросам, в частности, относятся:

проведение работы с владельцами вагонов, операторскими компаниями по выводу не востребованного под перевозку грузов подвижного состава за пределы инфраструктуры общего пользования;

возобновление технологии сдвоенных операций (использование вагона после выгрузки из него груза под погрузку), позволяющей минимизировать встречное перемещение порожних вагонопотоков и, соответственно, снизить нагрузку на инфраструктуру;

сокращение непроизводительного простоя вагонов на инфраструктуре общего и необщего пользования;

реализация задачи по переходу на календарное месячное планирование объёмов перевозок и уход от принципов непрерывного приёма заявок на перевозку.

Не секрет, что процесс организации перевозок автомобильным транспортом намного проще, чем на железной дороге. Поэтому, в настоящее время, одной из востребованных услуг является комплексное транспортное обслуживание, при внедрении которого возможно не только не допустить уход грузов с железной дороги, но и привлечь новые.

В целях обеспечения конкурентоспособности ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг и удовлетворения спроса на перевозки грузов железнодорожным транспортом производится оказание комплексной услуги «перевозка + подвижной состав», т.е. предоставление подвижного состава по агентским договорам с собственниками вагонов грузоотправителям без управления парком. В рамках этих договоров ОАО «РЖД» может предоставить не только полувагоны, но и крытые вагоны и платформы.

В рамках реализации задачи по трансформированию ОАО «РЖД» в транспортно-логистическую компанию необходимо разрабатывать механизм предоставления комплексной услуги, позволяющей организовать перевозочный процесс «от двери до двери». Для оказания данной услуги необходима консолидация взаимодействия всех участников процесса грузовой перевозки – как структурных подразделений ОАО «РЖД» (таможенно-брокерских, дирекции по управлению терминально-складским комплексом), дочерних зависимых обществ (ОАО «Трансконтейнер», ОАО «РЖД Логистика», ОАО «ФГК», ДЖЕФКО) так и при необходимости привлечение сторонних транспортных компаний.

Начальник Горьковского территориального центра фирменного транспортного обслуживания отметил, что в последнее время актуальность вопроса обеспечения грузоотправителей универсальными вагонами (особенно полувагонами) возросла кратно, продолжают увеличиваться ставки оперирования собственников подвижного состава, наблюдается рост перевозок каменного угля, что создает дефицит полувагонов в Европейской части страны.

В складывающихся условиях, принято решение по расширению парка вагонов привлечённых по агентской схеме. Отдельно было отмечено, что цель не просто увеличить парк АГ, а обеспечить потребности в грузоперевозках

предприятий работающих с железнодорожным транспортом. В том числе грузоотправителей низкостоймостной продукции.

Со стороны участников заседания поступило предложение о восстановлении работы привлечённого парка (ВСП).

Проанализировав работу парка ВСП, было отмечено, что именно привлечённый парк позволил ранее снять существовавшую напряжённость в грузовых вагонах, обеспечил работоспособность производств в регионах и эффективно обеспечивал экономически значимые перевозки грузов, в том числе и для нужд жилищно-коммунального хозяйства. Именно наличие данного парка явилось ключевым фактором на рынке транспортных услуг, обеспечивающим стабильность ценовых условий и наличия конкурентоспособных предложений вагонов для всех грузовладельцев.

Основой для организации взаимодействия с компаниями операторами является положение об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействии с перевозчиками от 25 июля 2013 г. № 626.

Настоящее Положение определяет основы правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками при перевозках железнодорожным транспортом грузов, грузобагажа, а также порожних грузовых вагонов и контейнеров, не принадлежащих перевозчику.

Взаимодействие оператора и клиентов при предоставлении железнодорожных вагонов и контейнеров оператора осуществляется на основании заключаемого между ними договора в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В настоящее время Минтранс России проводится работа по актуализации нормативных правовых актов, регулирующих вопросы грузов и порожних вагонов. ОАО «РЖД» в Минтранс России направлены предложения ОАО «РЖД», в соответствии с которыми в Правила приёма заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом предлагается внести изменения касающиеся порядка корректировки информации о владельце вагона в заявке, основания для отказа перевозчиком в корректировке указанной информации.

Направлены предложения по внесению изменений в Правила приёма грузов к перевозке железнодорожным транспортом в части введения порядка, в соответствии с которым уведомление о предъявлении порожнего вагона к перевозке подается перевозчику после раскредитования перевозочного документа по последней перевозке груза.

В федеральные органы исполнительной власти ОАО «РЖД» направлены предложения:

установить требование, выполнение которых является условием для начала осуществления операторской деятельности в рамках «Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», включая в том числе, обязательность наличия у оператора полиса страхования гражданской ответственности возмещения вреда, обязанность заключения договора, обеспечивающего взаимодействие оператора с перевозчиком по техническим, технологическим, информационным и финансовым вопросам использования грузовых вагонов оператора в перевозочном процессе;

внести изменения в приказ Минтранса России от 28 марта 2006 г. № 35 «Об утверждении правил приписки железнодорожного подвижного состава, предназначенного перевозки грузов по путям общего пользования, к железнодорожным станциям инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» в части обязательной приписки собственного подвижного состава к путям необщего пользования.

На сегодняшний день в Государственную Думу Российской Федерации внесён проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

В законопроекте нашли отражение следующие нововведения:

установление обязанности перевозчиков, операторов и иных владельцев железнодорожного подвижного состава в установленных законодательством случаях передать свой подвижной состав уполномоченной организации для осуществления перевозок;

установление обязанности владельцев вагонов после выгрузки грузов обеспечить уборку вагонов с железнодорожных путей общего пользования и установление пятикратной платы за использование железнодорожных путей общего пользования при невыполнении данной обязанности более трёх суток;

законодательное закрепление особенностей перевозки порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику, введено понятие «запрос на перевозку порожнего грузового вагона»;

определение Правил перевозок грузов и порожних вагонов как нормативно-правовых актов, обязательных для перевозчиков, владельцев инфраструктур, операторов и иных участников перевозочного процесса;

установление платы за использование путей необщего пользования, принадлежащих перевозчику;

установление платы за предоставление железнодорожных путей общего пользования, случаи и порядок взимания.

Статьей 39 законопроекта Устава отдельно определены случаи взимания платы за нахождение вагонов на путях общего пользования во время

перевозочного процесса и за нахождение на инфраструктуре общего пользования порожних вагонов, не задействованных в перевозочном процессе.

Определены основания для отнесения ответственности на перевозчика за нахождение вагонов на путях общего пользования, в случае несовпадения в одном лице перевозчика и владельца инфраструктуры.

Также был рассмотрен вопрос электронного взаимодействия таможенных органов с подразделениями ОАО «РЖД». В ходе доклада отмечено снижение объёмов «импортных» грузов перевозимых в вагонах/контейнерах размещаемых по прибытии на станции Горьковской железной дороги в Зоны таможенного контроля на станционных путях

Реализуемые на Горьковской железной дороге мероприятия в течение последнего времени позволили сократить среднее время простоя транспортных средств с импортными грузами, размещаемыми в ЗТК станций назначения по прибытии для совершения таможенных операций и таможенного оформления.

В связи с интенсивным изменением в последние 3 года таможенного законодательства (Таможенный Союз) и отставанием в изменении законодательства, регулирующего взаимоотношения перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей, а также владельцев грузов, перемещаемых в международном сообщении с участием железнодорожного транспорта общего пользования, актуальна необходимость изменения законодательства, регулирующего данные правоотношения между всеми сторонами (перевозчик, грузополучатель, грузоотправитель, владелец груза, грузополучатель).

В ходе совещания также был затронут вопрос предоставления тарифного коридора при перевозке лесных грузов направлением на Финляндию. Данный вопрос находится на стадии рассмотрения.

II. О ситуации с пассажирскими перевозками в границах Горьковской и Куйбышевской железных дорог

(Малинин, Антипенко, Соложенкин, Лесун)

В ходе совещания был отмечен рост пассажирооборота пригородных перевозок к уровню 2012 года на полигоне Горьковской железной дороги, который составил 100,9 %. Однако, на Куйбышевской железной дороге наблюдается снижение пригородных пассажирских перевозок до уровня 94,2 % к 2012 году.

Рост пассажирооборота на полигоне Горьковской железной дороги достигнут за счёт роста пассажирооборота по Нижегородской области (105,6 %), Республике Татарстан (107,6 %). Основное снижение на полигоне Куйбышевской железной дороги допущено в регионах обслуживания ОАО «Башкортостанская ППК» (пассажирооборот 83,3 %, отправление пассажиров

86,8 %), где в соответствии с заказами субъектов сокращены размеры движения пригородных поездов.

Также было отмечено, что пригородные компании по железной дороге работают в условиях постоянного недофинансирования со стороны региональных бюджетов. Из-за недофинансирования пригородных перевозок регионами, компании не имеют средств рассчитаться с долгами за предоставление в аренду подвижного состава. Груз непокрытых убытков ложится на ОАО «РЖД».

Но, несмотря на убыточность пригородных перевозок ОАО «РЖД» взаимодействует с субъектами РФ и совместно вырабатывают варианты решения проблемы недостаточности уровня субсидий на компенсацию выпадающих доходов и сохранения социально значимых маршрутов, необходимых населению. Ведь по некоторым направлениям электрички это единственный вид транспорта.

С целью стабилизации финансового состояния пригородного комплекса для снижения негативных последствий от недофинансирования пригородных перевозок руководителями пригородных компаний совместно с представителями ОАО «РЖД» проводится работа по мотивированию региональных органов власти к корректировке бюджетов на 2013 год, чтобы предусмотреть в них необходимые субсидии.

Правительством Российской Федерации с 2011 по 2013 годы установлен льготный порядок компенсации потерь в доходах пригородных пассажирских компаний, предусматривающий снижение тарифов за услуги по использованию инфраструктуры ОАО «РЖД» на 99 процентов.

Со стороны федеральных органов власти с 2013 года наблюдается тенденция к снижению поддержки железнодорожных перевозок. В этом году отменено софинансирование из федерального бюджета бюджетов субъектов Российской Федерации на компенсацию потерь в доходах перевозчиков при установлении льготного проезда учащимся железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

С 2014 года предполагается существенное снижение федеральных субсидий на софинансирование услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта для пригородных пассажирских перевозок, а в дальнейшем полный отказ от данной меры поддержки.

Таким образом, обязанность компенсировать убытки за перевозку пассажиров пригородным железнодорожным транспортом сначала частично, а затем и полностью перейдет к субъектам Российской Федерации. Столь радикальное сокращение государственной поддержки пригородных перевозок ведет к снижению их ценовой и территориальной доступности, ограничению

объёмов движения пригородных поездов, дальнейшему старению подвижного состава и значительному ухудшению сервиса.

С целью улучшения качества обслуживания пассажиров, удовлетворения потребностей населения в перевозках железнодорожным транспортом пригородного сообщения, повышения количества отправленных пассажиров и доходных поступлений от продажи проездных документов пригородным пассажирским компаниям в границах железной дороги были назначены ускоренные пригородные поезда.

В ходе совещания был поднят вопрос о корректировке областного бюджета на 2013 год и на плановый период 2014-2015 годов, с целью полной компенсации выпадающих доходов перевозчиков от осуществления пригородных перевозок, а также была озвучена просьба своевременно и равномерно производить выплаты перевозчику оставшийся части субсидий, предусмотренных областным бюджетом на 2013 год, не аккумулируя платежи на конец года.

В дальнейшем сообщении сложилась не однозначная ситуация – хотя по абсолютным цифрам показатели перевозок выглядят достаточно стабильными, тенденция (т.н. «трэнд») показывает начало необратимого падения объёмов дальних пассажирских перевозок. При росте отправления пассажиров на 1,2 %, снижение числа перевезённых пассажиров на 1,7 %. Отсюда следует, что стало меньше транзитных пассажиров, перемещающихся на достаточно большие расстояния. Это подтверждается уменьшением пассажирооборота на 3,8 %. Отсутствию субсидирования государством перевозок на расстояние более 1500 км и «замораживание» тарифов, вызовет отказ перевозчика от перевозок в убыточных плацкартных и общих вагонах.

На фоне снижения объёмов пригородных перевозок и стагнации пассажирских перевозок в дальнейшем сообщении отмечается планируемое увеличение пассажирских перевозок на Горьковской железной дороге по наиболее популярному направлению Москва – Н. Новгород, где планируется на новый график назначить 4 пары поездов, что объясняется правильной клиентоориентированной политикой на данном направлении, направленной на полное и разнообразное удовлетворение потребностей всех пассажиров.

Принято решение о строительстве ВСМ-2, проведены предпроектные исследования, намечена конфигурация трассы и месторасположение вокзалов и депо. Развитие данного направления диктуется высокими параметрами обслуживания пассажиров, заданными ВСП «Сапсан» на направлении Н. Новгород – Москва, прежде всего его высокой маршрутной скоростью, дающей конкурентные преимущества не только перед авто, но и перед авиаперевозчиками.

1. Принять к сведению доклады участников заседания о текущем состоянии дел с организацией грузоперевозок на полигоне Горьковской и Куйбышевской железных дорог.

2. Начальнику Горьковского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Козыреву А.Н. (по согласованию) выехать в Кировский регион для проведения встречи с отправителями лесных грузов по вопросу предоставления тарифного коридора при перевозки направлением на Финляндию.

Срок – 10 октября 2013 г.

3. Рекомендовать руководителям органов власти субъектов Российской Федерации, расположенных на полигоне Горьковской и Куйбышевской железных дорог, а также Российскому союзу промышленников и предпринимателей и Торгово-промышленной палате, поддержать инициативы по внесению изменений в правовые акты ОАО «РЖД».

4. Начальникам пригородных пассажирских компании ОАО «Содружество» Белову И.А. (по согласованию), ОАО «ВВПК» Кузнецову А.Г. (по согласованию) рассмотреть вопрос оптимизации собственных расходов при безусловном сохранении и увеличении доходности компаний.

5. Руководителям органов власти субъектов Российской Федерации, расположенных на полигоне Горьковской и Куйбышевской железных дорог, а также Российскому союзу промышленников и предпринимателей и Торгово-промышленной палате рекомендовать рассмотреть:

а) целесообразность формирования сети межрегиональных поездов с использованием электропоездов «Ласточка» и рельсовых автобусов РА-2;

б) целесообразность развития внутригородских перевозок железнодорожным транспортом и формирование новых маршрутов.

Начальник
железной дороги



А.Ф.Лесун