



**ПРОТОКОЛ
СОВЕЩАНИЯ У НАЧАЛЬНИКА
УПРАВЛЕНИЯ ВАГОННОГО ХОЗЯЙСТВА
ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ
А.И.Сакеева**

от « 29 » апреля 2015 г. № ЦДИ-709/пр

Присутствовали:

от Управления вагонного хозяйства:

начальник отдела по работе с клиентами

– Дулатова Д.Р.

от СРО НП «Совет операторов ж.д. транспорта»:

исполнительный директор

– Королев Д.О.

помощник исполнительного директора

– Дружинин А.А.

руководитель подразделения по техническим

вопросам и вопросам эксплуатации вагонного парка

– Ананьин С.О.

директор Московского представительства

ООО «Трансойл»

– Иванов А.Н.

начальник Департамента корпоративного управления

АО «НТС»

– Шапакидзе В.Я.

начальник Департамента эксплуатации АО «НТС»

– Синицын В.В.

заместитель генерального директора по техническому
развитию ЗАО «РТХ-Логистик»

– Чиганашкина И.В.

заместитель генерального директора АО «ФГК»

– Лощакова Ю.К.

заместитель генерального директора по техническому
развитию АО «ПГК»

– Гончаров С.Е.

от НП операторов ж.д. подвижного состава

(НП «ОЖДПС»):

заместитель Председателя

– Хусаинов Ф.И.

заместитель Председателя по вагонному хозяйству

– Соболев А.В.

от Ассоциации перевозчиков и операторов

подвижного состава ж.д. транспорта (АСКОП):

президент

– Прокофьев В.Н.

исполнительный директор

– Песляк А.В.

**I. О рассмотрении вопроса включения текущего отцепочного
ремонта в тариф**

(Сакеев, Королев, Прокофьев, Соболев, Чиганашкина, Гончаров, Лощакова,
Шапакидзе, Иванов)

В настоящее время всесторонне рассматривается вопрос целесообразности включения текущего отцепочного ремонта в объеме ТР-2 (далее – ТОР) в железнодорожный тариф.

При этом участниками транспортного рынка высказываются разные формы государственного регулирования ТОР, их можно разделить на три:

Первая – полностью включить весь ТОР в железнодорожный тариф;

Вторая – включить в железнодорожный тариф только отцепки грузовых вагонов по эксплуатационным неисправностям, а ремонт вагонов отцепленных по технологическим неисправностям производить на основании договоров с ОАО «РЖД» с целью последующего возмещения понесенных расходов вагоноремонтными предприятиями;

Третья – ввести государственное регулирование на стоимость работ, выполняемых при ТОР.

Со стороны Управления вагонного хозяйства отмечено, что при реализации любой из схем взаимодействия необходимо отразить вопрос, требующий решения как для ОАО «РЖД», так и для владельцев подвижного состава: внесение изменений в законодательные документы о безвозмездном переходе прав собственности на отходы производства (дорогостоящие запасные части – колесные пары, литые детали тележки и металлолом).

Каждая из сторон высказала свое мнение в отношении рассматриваемого вопроса, при котором:

1. СПО НП «Совет операторов ж.д. транспорта» считает целесообразным введение государственного тарифного регулирования стоимости оказания услуг ТОР грузовых вагонов.

В тоже время предлагается включить в тариф на перевозку следующие услуги по ТОР:

- подачу/уборку, в том числе «добор тарифа»;
- устранение эксплуатационных неисправностей, в том числе возникающих по причинам, связанным с нарушением установленных правил и (или) условий эксплуатации грузового вагона владельцем инфраструктуры или перевозчиком (эксплуатационно-технологические, эксплуатационно-производственные и т.п.);
- выполнение регламентных работ.

Предлагается не включать в тариф:

- замену крупных номерных деталей (тележек, автосцепок, поглощающих аппаратов);

- замену колесных пар, кроме случаев неисправностей, возникающих по причинам устранения эксплуатационных неисправностей, в том числе возникающих по причинам, связанным с нарушением установленных правил и (или) условий эксплуатации грузового вагона владельцем инфраструктуры или перевозчиком (эксплуатационно-технологические, эксплуатационно-производственные и т.п.);

- устранение повреждений грузовых вагонов, их составных частей и деталей, кроме повреждений, возникающих по причинам устранения эксплуатационных неисправностей, в том числе возникающих по причинам, связанным с нарушением установленных правил и (или) условий эксплуатации грузового вагона владельцем инфраструктуры или перевозчиком (эксплуатационно-технологические, эксплуатационно-производственные и т.п.).

Услуги ТОР, не включенные в тариф на перевозку, предлагается тарифицировать путем принятия ФСТ России соответствующего приказа.

Также отмечено, что при выработке принципов государственного тарифного регулирования стоимости оказания услуг ТОР, необходимо учесть необходимость дифференциации по родам (моделям) грузовых вагонов в зависимости от их технических характеристик.

II. Ассоциация перевозчиков и операторов подвижного состава ж.д. транспорта считает целесообразным включение в тариф на перевозку стоимости оказания услуг ТОР грузовых вагонов абсолютно на все неисправности, устраняемые при ТОР без исключения, т.к. их разделение на отдельные составляющие приведет к увеличению документооборота и необходимости оспаривать тот или иной код отцепки вагона.

III. НП операторов железнодорожного подвижного состава считает целесообразным включение в тариф на перевозку стоимости оказания услуг ТОР грузовых вагонов абсолютно на все неисправности, устраняемые при ТОР без исключения, по аналогии с предложением Ассоциации перевозчиков и операторов подвижного состава ж.д. транспорта.

В ходе совместного обсуждения были озвучены риски, которые владелец вагона может понести при включении в тариф абсолютно всех неисправностей, устраняемых при ТОР, а в большей мере технологических неисправностей, возникающих вследствие некачественного проведения плановых видов ремонта: рост отцепки вагонов в ремонт по технологической неисправности в связи с отсутствием мотивации вагоноремонтных депо выпускать качественную продукцию.

По итогам обсуждения, НП операторов железнодорожного подвижного состава поддержало позицию СПО НП «Совет операторов ж.д. транспорта» о целесообразности частичного включения ТОР в тариф.

Стороны отметили необходимость поэтапного рассмотрения принципов государственного тарифного регулирования стоимости оказания услуг ТОР и выработке мероприятий по их формированию при совместном участии и в том же составе, с привлечением причастных специалистов Департаментов ОАО «РЖД».

Также участники совещания согласились, что включение в тариф на перевозку ТОР вагонов отцепленных по эксплуатационным неисправностям, исключает право выполнения данного ремонта как частными вагоноремонтными предприятиями (доля которых в общем ремонте составляет 7,5%), так и вагоноремонтными предприятиями Холдинга РЖД (доля которых в общем ремонте составляет 5,1%).

Приняты решения:

1. Исполнительному директору СРО НП «Совет операторов ж.д. транспорта» Королеву Д.О., президенту Ассоциации перевозчиков и операторов подвижного состава ж.д. транспорта Прокофьеву В.Н., председателю НП операторов железнодорожного подвижного состава Лукьяновой О.В. (по согласованию):

1.1. В срок до 06.05.2015г. направить в Управление вагонного хозяйства позицию Партнерства, Ассоциации о целесообразности включения ТОР в тариф с конкретными предложениями по видам неисправности, работам и т.п., а также предлагаемым расчетом тарифной составляющей.

2. Начальнику отдела по работе с клиентами Управления вагонного хозяйства Дулатовой Д.Р.:

2.1. В срок до 13.05.2015г. обобщить представленный материал и сформировать на его основе соответствующие запросы в причастные Департаменты ОАО «РЖД».

3. По итогам представленной информации определиться о дате проведения следующего совещания.

Начальник Управления вагонного хозяйства



А.И.Сакеев