



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

от « 25 » сентября 2015 г. № ГОРЬК- 146 /пр

Присутствовали:

представители железных дорог,
структурных подразделений
ОАО «РЖД»

– Бакулин В.Б., Белашов А.В.,
Велиев Э.М., Вечеров К.О.,
Ворожцова Н.В., Дробинин А.А.,
Малинин С.П., Новиков А.Н.,
Ползунов А.В., Процкий А.В.,
Семенников А.Ф., Стоянова Л.В.

представители дочерних и зависимых
обществ ОАО «РЖД»

– Брызгалов А.Н., Каринский А.Г.,
Кузнецов А.Г., Сафин Р.Р.,
Смольников А.Н.

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

– Бочканов А.П., Варнакова Е.Г.,
Гараев М.М., Горбачёв А.В.,
Егоров А.В., Игнатъев А.В.,
Колосов В.А., Кузнецова Е.А.,
Ляпунов А.А., Перминов Л.И.,
Перфилов Д.А., Плотников А.Н.,
Сажин В.П., Цыбанев В.Н.

представители собственников
подвижного состава, представители
грузообразующих предприятий

– Абатуров Н.С., Акинин В.А.,
Андронов А.Г., Бакшеев С.А.,
Безус С.С., Блохин Д.С.,
Быкова Е.В., Володина Л.Н.,
Галайдо Т.В., Данилин А.Н.,
Данилов А.С., Драчёв А.Н.,
Егоров В.С., Земляков А.В.,
Крапивин А.В., Лебедев В.В.,
Лебедев В.В., Лебедев В.Е.,
Линьков И.В., Лисин А.А.,
Матвеев В.В., Мухаметзянов З.Г.,
Назаров О.В., Огнев Х.А.,
Онищенко И.С., Перов А.Г.,
Родыгин И.П., Сербский А.В.,
Сибрина С.В., Смирнов Е.А.,
Токарев С.П., Трошин А.В.,
Хайрутдинова А.Ф., Чумаков А.Г.,
Шавлиев Ю.А., Щербатых А.А.,
Яшин В.О.

заместители начальника железной дороги (по территориальному управлению),
начальники центров организации работы железнодорожных станций,
начальники агентств фирменного транспортного обслуживания, начальники
грузовых станций в студиях регионов Горьковской и Куйбышевской железных дорог

I. О ситуации с грузовыми перевозками в границах Горьковской железной дороги, мероприятиях по освоению потенциальной грузовой базы и об организации весового контроля автотранспорта

(Стоянова, Новиков, Сафин, Лесун)

По итогам 8 месяцев 2015 года погрузка по Горьковской железной дороге превысила 20,5 млн тонн. Сокращение к аналогичному периоду прошлого года превысило 1,6 млн тонн или - 7,3 %.

Существенно снизились железнодорожные грузоперевозки по Горьковской железной дороге в границах Нижегородской области, Республики Мордовия, Кировской области, Республики Удмуртия.

В рамках реализации инвестиционных проектов в субъектах Российской Федерации отмечена необходимость развития железнодорожной инфраструктуры, в особенности в проектах, которые предполагают долгосрочное развитие, выход на новые рынки удалённых регионов и организацию международной торговли.

Железнодорожный транспорт сегодня является индикатором ситуации в экономике Российской Федерации.

Горьковской магистралью принимаются меры по обеспечению порожними подвижным составом заявленных грузоотправителями объёмов погрузки. Для освоения грузовой базы реализуется схема взаимодействия между Горьковской дирекцией управления движением и Горьковским территориальным центром фирменного транспортного обслуживания.

Значительное снижение погрузки обусловлено крайне тяжёлой ситуацией во многих отраслях промышленности. Дополнительно нужно отметить, что снижение железнодорожных перевозок обусловлено переключением погрузки на автотранспорт. Это связано не только с факторами рентабельности перевозок на коротких расстояниях и высокой оперативностью автоперевозок, но и такими как недостаточный контроль за весовыми нормами, отсутствие жёстких требований к креплению и размещению грузов.

Обозначено, что данные негативные факторы приводят к возникновению в массовом характере дорожно-транспортных происшествий.

Остро стоит вопрос комплексного транспортного обслуживания субъектов Российской Федерации (в части согласованного развития всех видов транспорта).

В рамках оценки конкурентоспособности железнодорожного транспорта проведён анализ работы стационарных и передвижных пунктов весового контроля.

В границах субъектов Российской Федерации полигона Горьковской железной дороги расположено порядка 63 постов (мобильные) и пунктов (стационарные) весового контроля.

Так, например, в Республике Татарстан расположено 25 пунктов, в Нижегородской области – 14 пунктов, Кировской области – 16 пунктов, Марий Эл – 3 пункта, Чувашская Республика – 2 пункта, Республика Удмуртия – 2 пункта, Владимирская область – 1 пункт. Рассмотрены предложения Горьковской железной дороги по организации дополнительных пунктов весового контроля.

Отмечено, что сегодня автомобильный транспорт находится в более благоприятных условиях по сравнению с железнодорожным транспортом. Если ОАО «РЖД» вкладывает значительные средства в развитие и поддержку железнодорожной инфраструктуры, то автоперевозчики находятся в гораздо более льготных условиях. Отмечен экологический фактор, и тот вред, который наносят автомобили окружающей среде.

В рамках решения вопросов развития автодорог, создания конкурентных условий для всех видов транспорта необходима реализация, утверждённого Правительством Российской Федерации плана по недопущению нарушений при движении большегрузного транспорта на дорогах общего пользования и в частности организация дополнительных пунктов весового контроля на автодорогах.

До участников заседания доведена информация о возможностях по организации комплексного транспортного обслуживания (не только услуги перевозки, но и предоставление вагонов, средств погрузки и выгрузки, автотранспорта, консолидации и «распыления» грузов, предоставление складских и других логистических услуг), тарифного коридора организации перевозки с согласованным временем, отправления и прибытия, укрупненными группами и маршрутами.

Несмотря на наличие в некоторых регионах большого количества пунктов контроля, у них имеются свои недостатки. Некруглосуточный режим работы постов весового контроля, позволяющий проследовать их без определения массы перевозимого груза (также недостаток местной численности). Недостатки в оснащении постов весового контроля (односторонняя направленность, отсутствие вспомогательных средств). И это всё, не считая «недобросовестного фактора», позволяющего уходить от ответственности правонарушителям.

На повестку совещания вынесен вопрос организации рабочих групп с включением в них всех причастных лиц в двух форматах в рамках Регионального координационного совета и Межрегионального координационного совета.

В составе рабочих групп предложено рассматривать:

а) решения по установлению новых пунктов весового контроля, переносу существующих пунктов на другие автодороги, а также сокращение пунктов весового контроля в регионах;

б) планы мероприятий по переключению грузопотока с автомобильных дорог регионов на железнодорожный транспорт;

в) вопросы о работе и эффективности пунктов весового контроля на автомобильных дорогах регионов.

Заместителям начальника железной дороги (по территориальному управлению) Морозову А.Н., Мололкину Д.Ф., Небольсину А.Н., Черемнову А.П., Лапшину А.А., начальнику Горьковского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Стояновой Л.В. (по согласованию) организовывать в месячный срок рабочие группы в регионах под председательством заместителей начальников дороги в территориальных управлениях по вопросам развития комплексного транспортного обслуживания и организации весового контроля автотранспорта. Отчёты о работе групп формировать ежеквартально.

II. Об утверждении приказа Минтранса Российской Федерации от 31 июля 2015 г. № 237 «Условия эксплуатации железнодорожных переездов» (Бакулин, Цыбанев, Лесун)

На переездах Горьковской железной дороги в 2015 году допущено 19 случаев дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), из них 6 с пассажирскими и пригородными поездами, один квалифицирован как авария со сходом подвижного состава. В результате допущенных случаев пострадало 11 человек, трое из которых погибли.

В мае 2015 г. допущен случай столкновения со сходом подвижного состава на переезде 29 км ст. Албаба Казанского региона Горьковской железной дороги, когда водитель автомобиля «КАМАЗ», выехав на железнодорожный переезд при запрещающих показаниях переездной сигнализации, совершил столкновение с рельсовым автобусом (без пассажиров), в результате чего был допущен сход 1-й тележкой двумя колёсными парами второго вагона. Материальный ущерб, нанесённый ОАО «РЖД» составил свыше 5,5 млн руб.

В разрезе субъектов Российской Федерации наибольшее число случаев ДТП допущено в границах Республики Татарстан – 6 случаев и Нижегородской области – 6 случаев.

Благодаря проводимой профилактической работе на сегодняшний день на переездах Горьковской железной дороги наметилась положительная тенденция по снижению числа дорожно-транспортных происшествий к уровню 2014 года (19/29 случаев). Вдвое удалось снизить и число пострадавших и погибших в результате ДТП (11/22 случаев).

Причиной всех допущенных в текущем году случаев ДТП явилось нарушение правил проезда через переезды водителями транспортных средств.

В период с 1 апреля по 1 июня 2015 г. на переездах железной дороги был объявлен и проведён весенний комиссионный осмотр железнодорожных переездов при участии представителей администраций всех уровней, органов Государственной инспекции безопасности дорожного движения, дорожных и автомобильных хозяйств.

В ходе осмотра было обследовано 887 переездов, особое внимание при проведении осмотров было уделено состоянию проезжей части и подходов к переездам, состоянию переездных настилов, освещения, исправной работе переездных обустройств.

По результатам осмотра на переездах было выявлено 3345 замечаний, в том числе в содержании переездной инфраструктуры – 2822 замечания, в содержании автодорог и дорожных знаков – 523 замечания.

На сегодняшний день замечания устранены в объёме 99,9 %.

Не устранены замечания в количестве 5 штук по администрациям Балезинского и Зуевского районов Кировской области.

Приказом Минтранса России от 31 июля 2015 г. № 237 утверждены «Условия эксплуатации железнодорожных переездов».

Условия обязательны для всех организаций железнодорожного транспорта и дорожного хозяйства независимо от их принадлежности, а также для работников этих организаций.

В новых «Условиях» введено разграничение ответственности между владельцами железных и автомобильных дорог в части:

- а) работ по содержанию, установке и замене дорожных знаков на подходах к переездам;
- б) работ по содержанию и ремонту автодорог.

Работы по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и реконструкции настила и проезжей части междупутья железнодорожного переезда возлагаются на владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Работы по ремонту, капитальному ремонту и реконструкции участков автомобильных дорог в границах железнодорожных переездов (за исключением настила и проезжей части междупутья железнодорожного переезда) возлагаются на собственников (владельцев) этих участков дорог и производятся они по согласованию с владельцами железнодорожных путей.

Работы по содержанию участков автомобильных дорог в границах железнодорожных переездов осуществляются владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта.

На полигоне Горьковской железной дороги 89 железнодорожных переездов расположены на расстоянии менее 5 км от действующих автодорожных путепроводов.

Основная причина невозможности закрытия этих переездов это отсутствие съездов, обеспечивающих перевод транспортных потоков с переездов на путепровод.

Кроме того, на полигоне железной дороги более 200 переездов расположены на расстоянии менее 5 км друг от друга.

Наибольшее количество таких переездов расположены на территории Нижегородской области (83 переезда), Республики Татарстан (33 переезда), Кировской области (27 переездов), Республики Удмуртия (23 переезда), более чем по 10 переездов на территории Владимирской области, Республик Чувашия и Мордовия.

Одним из основных проблемных вопросов остается закрытие малодейственных железнодорожных переездов.

1. И. о. начальника Горьковской дирекции инфраструктуры В.Б.Бакулину (по согласованию), начальнику службы пути Горьковской дирекции инфраструктуры Власову А.Л. (по согласованию):

а) направить обращение в комиссию по безопасности дорожного движения Нижегородской области по выделению средств на оборудование неохранных переездов Нижегородской области системами видеофиксации нарушения правил дорожного движения за счёт средств областного бюджета;

б) подготовить письмо на имя губернатора Нижегородской области Шанцева В.П. по вопросу подписания регламента взаимодействия между Горьковской железной дорогой, Государственной инспекцией безопасности дорожного движения и Министерством внутренних дел Нижегородской области.

III. О ситуации с пригородными пассажирскими перевозками в границах Горьковской железной дороги, изменения в законодательстве о перевозке пассажиров железнодорожным транспортом

(Малинин, Лесун)

В текущем году отрицательная динамика в пассажирских перевозках сохранилась по всем перевозчикам, работающим на Горьковской железной дороге. Наибольшее уменьшение – по ОАО «ВВППК» (-14,3 %), ОАО «ЦППК» (-13,9 %), ОАО «Содружество» (-3,1 %). Уменьшение пассажирооборота в дальнем следовании составило 6,4 %.

Уменьшения числа отправленных пассажиров также не удалось избежать. В пригородном сообщении на 5,0 %, в том числе по ОАО «ВВППК» на 4,9 %, ОАО «Содружество» на 4,3 %. При этом в августе количество отправленных пассажиров компании ОАО «Содружество» увеличилось на 5,2 % к уровню 2014 года.

В дальнейшем следовании количество отправленных пассажиров уменьшилось на 1,9 %.

Убытки перевозчиков, возникающие вследствие установления тарифа на проезд ниже экономически обоснованного уровня, компенсируются из бюджетов субъектов Российской Федерации. Потребность в субсидиях составляет 685,2 млн руб.

Для ОАО «ВВППК» необходимо 163 млн руб. по четырём субъектам Российской Федерации. Необходимые суммы предусмотрены в бюджетах в полном объёме.

Для ОАО «Содружество» необходимо 522,2 млн руб. По оценкам перевозчика необходимые средства имеются в бюджетах всех субъектов Российской Федерации кроме Чувашской Республики (-3,3 млн руб.) и Свердловской области (-1,4 млн. руб.).

Необходимо отметить, что компенсация убытков за 8 месяцев 2015 г. по ОАО «ВВППК» составила 100 % по Владимирской, Кировской, Нижегородской областям, но по Удмуртской Республике – 48 %.

По ОАО «Содружество» компенсации по Удмуртской Республике – 100 %, по Кировской и Свердловской областям 95 %, по Республикам Татарстан и Башкортостан – 88 %, по Республике Мордовия – 75 %, по Чувашской Республике – 44 %, что ведёт к накоплению кредиторской задолженности перевозчиков перед ОАО «РЖД».

По состоянию на 1 сентября 2015 г. в сравнении аналогичной датой 2014 года уменьшение размеров движения поездов произошло по Нижегородской области и Республике Татарстан.

С целью снижения расходов на перевозки субъекты Российской Федерации отказываются от части поездов и до минимума уменьшили длину составов. В целом, по Горьковской железной дороге вагоно-километровая работа уменьшилась на 3,8 %.

Учитывая высокую социальную значимость пригородных перевозок Министерством транспорта реализован ряд законодательных инициатив.

Перевозчику предоставлено право штрафовать пассажиров за безбилетный проезд. В Устав железнодорожного транспорта введена новая статья 110.1. За отказ от приобретения проездного документа (билета), а также от внесения платы за оказание услуги по его оформлению в случаях, установленных статьей 82 настоящего Устава.

На два года введена ставка 0 % НДС на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. За I квартал 2015 г. возврат НДС составил 95,5 млн руб., в том числе по ОАО «Содружество» – 36,1 млн руб., ОАО «ВВПК» – 59,4 млн руб.

Важной новацией стало Постановление Правительства Российской Федерации № 193 от 5 марта 2015 г. Субъекты Российской Федерации не могли получить трансферты из федерального бюджета на дорожное хозяйство пока не были заключены договоры с пригородными компаниями с полной компенсацией убытков.

Правительством Российской Федерации установлен порядок согласования экономически обоснованного уровня тарифа на пригородные перевозки и планирования бюджетных субсидий.

В 9 субъектах Российской Федерации до настоящего времени по разным причинам не открыты тарифные дела. Регулирующие органы запрашивают у перевозчиков дополнительную информацию, откладывают рассмотрение до получения данных о работе за 9 месяцев 2015 года.

Заместителям начальника железной дороги (по территориальному управлению) Морозову А.Н., Мололкину Д.Ф., Небольсину А.Н., Черемнову А.П., Лапшину А.А., начальнику Горьковской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре Малинину С.П. (по согласованию) активизировать работу на полигоне Горьковской железной дороги с субъектами Российской Федерации в части разработки комплексного плана транспортного обслуживания регионов на период до 2030 года.

Председатель совета –
начальник железной дороги



А.Ф.Лесун