

**РЕЗОЛЮЦИЯ**  
**по итогам 3-ой международной научно-практической конференции «Российский рынок нерудных строительных материалов»**

**01 марта 2018 год**

**г.Москва**

Участники конференции обсудили вопросы, касающиеся рынка железнодорожных перевозок нерудных строительных материалов, их воздействия на интересы всех участников перевозочного процесса – компаний-операторов подвижного состава, грузоотправителей и инфраструктуры, пришли к согласованному пониманию, что важнейшая задача совершенствование взаимодействия грузоотправителей, операторов вагонов, экспедиторских и логистических компаний с ОАО «РЖД» должна быть направлена на повышение эффективности использования вагонов.

Предлагаем в целях минимизации простоя вагонов в рамках перевозочного процесса и максимального удовлетворения спроса предприятий производителей нерудных строительных материалов (щебня) на грузовые перевозки:

**1. Государственным регуляторам:**

**Министерству транспорта РФ**

1.1.Отменить скидку за расстояние при отправке порожних вагонов.

1.2.Внести в Правила приёмки грузов к перевозке железнодорожным транспортом изменения, а именно – обязать Перевозчика в ОБЯЗАТЕЛЬНОМ порядке проверять ВСЕ порожние вагоны после выгрузки на полноту очистки, исключить отправление вагонов с остатками грузов. Так же обязать Перевозчика осматривать вагон после выгрузки, для дальнейшего оптимального подсыла, на предмет его годности под конкретный вид груза (возможно за отдельную незначительную плату, установленную централизованно).

1.3.В целях программы государственной поддержки малого и среднего бизнеса отказаться от внесения в Целевую модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2025 года, единого СРО для операторского сообщества, как меры устраняющей конкуренцию и ведущей к ликвидации операторов, владеющих вагонным парком менее 1000 вагонов и активно работающих в сфере перевозок нерудных строительных материалов

**2. ОАО «РЖД»**

**Центральной дирекции инфраструктуры – филиал ОАО "РЖД" (ЦДИ)**

**Центральной дирекция управления движением – филиал ОАО "РЖД" (ЦД)**

2.1. Рассмотреть актуальность нормативных документов, определяющих регламент взаимодействия «В» и «Д» по качеству выбраковки вагонов, своевременного документального оформления, подачи вагонов в ремонт, а также сроков проведения

ремонта и выдачи вагонов в эксплуатацию. При необходимости пересмотреть и дополнить регламент.

2.2. Рассмотреть возможность внедрения в технологию работы фото и видео фиксации повреждений и неисправностей вагонов при постановке на ремонт, с последующей передачи указанных материалов собственникам и операторам вагонов.

2.3. Продолжить работу для выявления и устранения причин длительного простоя подвижного состава под грузовыми операциями и недопущения случаев сверхнормативного простоя, с разграничением зоны ответственности грузополучателей/грузоотправителей за сверхнормативный простой подвижного состава с момента подачи/уборки вагонов на/с подъездных путей необщего пользования, а также за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от грузополучателя или владельца путей необщего пользования.

2.4. Предложить Технологической службе железной дороги, службе вагонного хозяйства дирекции инфраструктуры, дирекции управления движением, совместно с грузоотправителями, ведущими собственниками и операторами вагонов в целях поиска эффективных решений по совершенствованию технологии перевозочного процесса, провести технолого-логистический аудит технологического процесса и практической работы конкретной станции и всех подъездных железнодорожных путей необщего пользования этой станции с выработкой системных предложений по эффективному взаимодействию всех участников перевозочного процесса.

### **3. Центру фирменного транспортного обслуживания- филиала ОАО «РЖД» (ЦФТО)**

3.1. Рассмотреть возможность совместно с разработчиками АС «ЭТРАН» проведения регламентных и профилактических работ в данной программе преимущественно в ночное время.

3.2. Переработать руководящий документ, определяющий порядок, сроки рассмотрения и согласования чертежей на погрузку грузов, не предусмотренных техническими условиями, на открытом подвижном составе, определить порядок взаимодействия грузовладельцев и дирекций при проверке и согласовании чертежей;

3.3. Для своевременного оформления вагонов, забракованных под погрузку, на отправление с подъездных путей – разрешить всем грузоотправителям/ грузополучателям, операторам и владельцам подвижного состава доступ в системе АС ЭТРАН к актам общей формы ГУ-23 для просмотра и подписания их ЭЦП. Обязать Перевозчика, в обязательном порядке, указывать в этих актах причину забраковки вагона под погрузку;

3.4. Исключить ограничения работниками Дорог в приёме груза к перевозке в отдельные суткам - с целью искусственного регулирования показателей Дороги ( дороги пытаются исключить существенного перевыполнения среднесуточного плана погрузки, стремятся

его выполнять строго на 100%), а также с целью исключения просрочки в доставке грузов ( вагоны не принимаются к перевозке до момента прибытия локомотива на станцию), что необоснованно увеличивает простой гружёных вагонов на подъездных путях и искажает объективность в оценке использования подвижного состава. Т.к. таким образом все необоснованные пере простои на подъездных путях относятся на клиентов;

3.5. Расширить практику применения маршрутизации на путях общего пользования.

3.6. Рекомендовать ЦФТО ОАО «РЖД» стимулировать развитие ЭТП ОАО «РЖД» для того, чтобы она была удобна для работы на ней грузоотправителей. В настоящее время обеспечение полувагонами производителей нерудных строительных материалов с электронной площадки составляет не более 5%.

Предлагаем:

- разработать инструменты привлечения на площадку операторов подвижного состава;
- предусмотреть вариативность программы, она должна быть в меру гибкой. Привязка к четкой дате и станции погрузки и получения - требование в условиях погрузки нерудных строительных материалов почти невыполнимое, это отпугивает грузовладельцев, почему не сделать возможность корректировки заявки, в разумных рамках, например, корректировка станции внутри отделения, количества вагонов, +- с оплатой этих корректировок. Чтоб пользователи этим не злоупотребляли нужно ввести систему рейтингов, не выполняешь заказы - получаешь низкую квоту по системе, или не имеешь доступа на месяц, исполнишь - увеличена квота.
- обеспечить юридическую чистоту и простоту сделки, договор - только с ОАО РЖД что для операторов, что для владельцев груза, это упростит работу, и возможную претензионную работу тоже.
- дать возможность альтернативы. Система в случае отсутствия результата поиска выдает, что нет вагонов, удовлетворяющих данному условию. Применительно к ЭТП это должна быть дата скажем, на сутки раньше или позже, другой род подвижного состава, другое количество, но не ноль.

Президент «Ассоциации Карьеры Евразии»



В.С.Черданцев