



# НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА (НП ОЖДПС)

## Заседание экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС России

НП ОЖДПС

Председатель

Лукьянова Ольга Вениаминовна

26.03.2015

# Объем выпуска вагонов из текущего ремонта



# Объяснение причины роста отцепок вагонов TOP

В 2011 году, как известно, почти все вагоны стали принадлежать независимым собственникам – у ОАО «РЖД» осталось менее 9 % вагонов, что и обусловило резкий взлет объемов текущего ремонта. Проще говоря – ОАО «РЖД» с избавлением от собственного вагонного парка получило мощный стимул возложить на независимых владельцев дополнительную нагрузку за ремонт вагонного парка. Чем больше вагонов будет отремонтировано, тем больше ОАО «РЖД» на этом заработает. Можно смело утверждать, что рост текущих ремонтов является искусственным, хотя бы потому, что к этому располагает сама процедура организации текущего ремонта, когда ОАО «РЖД» признает само вагон неисправным, само его ремонтирует и само разрешает выпуск вагонов из ремонта.

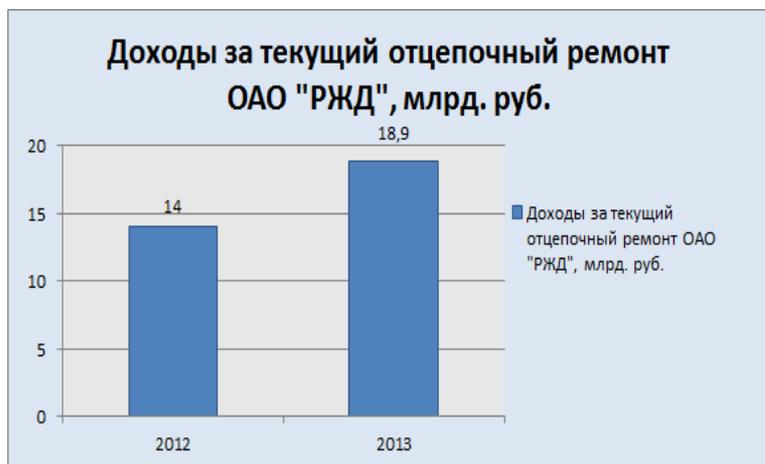


**Увеличение количества текущих ремонтов = Увеличение заработка ОАО «РЖД»**

# Объяснение причины роста отцепок вагонов ТОР

«В 2013 году продолжился рост доходов и прибыли от предоставления услуг по текущему отцепочному ремонту частных вагонов. Данная тенденция определена следующими факторами: с крупными собственниками подвижного состава осуществлен переход с фиксированной (усредненной) стоимости ремонта вагонов на определение стоимости по фактическим затратам, что позволило обеспечить полное соответствие стоимости работ затратам, связанным с ремонтом конкретного вагона, а также с собственниками подвижного состава осуществляется расчет за приобретение запасных частей с их последующим ремонтом и установкой. Влияние данных факторов с увеличением частного парка грузовых вагонов на 48,7 тыс. вагонов и ростом объемов текущего отцепочного ремонта на 30 %, позволило получить дополнительный доход от ремонта подвижного состава в размере 6,5 млрд руб.».

Цитата из Ежегодного отчета ОАО «РЖД» за 2013 г



**В феврале 2015 года ОАО «РЖД» уже уведомили о повышении цен на операции по текущему ремонту в среднем на 3,5 %.**

# Технические проблемы в сфере организации текущего ремонта

## Необоснованные отцепки вагонов

- Имеются в виду случаи, когда в ремонт направляются исправные вагоны, а их владельцу выставляется счет за якобы проведенный ремонт

## Постоянные приписки объемов ремонта

- Когда приписываются работы, которые фактически не выполнялись при ремонте вагона. Сотрудники вагонных эксплуатационных депо, пользуются тем, что оператор не может выезжать на текущий ремонт каждого вагона, особенно на удаленные пункты ремонта – это часто бывает экономически нецелесообразно

## Требование оплаты за ремонт

- Подача-уборка вагона, регламентные работы и прочие работы по вагонам, отцепленных с неподтвержденными дефектами, такими как трещина боковой рамы или надрессорной балки

## Отказ в согласовании

- Не согласование с владельцем вагонов замены дорогостоящих деталей и проведения дорогостоящих операций

# Финансово - экономические проблемы в сфере организации текущего ремонта

Запрет внесения корректировок в договор на текущий ремонт грузовых вагонов.

- Договор заключается, только на условиях ОАО «РЖД». По сути, договор на ТОР является на сегодняшний день договор присоединения, что не допускается гражданским законодательством, так как владельцы вагонов это потенциально более слабая сторона договора.

Отказы

- Отказы небольшим владельцам вагонов в заключении централизованного договора

Отсутствие клиентоориентированности

- Договор, заключенный с определенной дорогой, не распространяет свои договорные отношения на другие дороги ОАО «РЖД»

Увеличение стоимости

- Постоянный рост цен на услуги по ТОР

Неудобство расчетов

- Необходимость зачисления денежных средств для расчетов на счет каждой из 16 дорог в отдельности.

# Пути решения

1  
Обратиться в Межведомственную рабочую группу при заместителе Председателя Правительства РФ Дворковича А.В. о включении расходов на текущий ремонт грузовых вагонов в инфраструктурную составляющую тарифа, либо о включении работ по текущему ремонту в перечень продукции производственно-технического назначения, товаров народного потребления и услуг, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляют Правительство Российской Федерации и федеральные органы исполнительной власти.

2

До момента включения расходов по ТОР в инфраструктурную составляющую тарифа рекомендовать ОАО «РЖД»:

- исключить все накладные расходы Управления вагонного хозяйства ЦДИ – филиала ОАО «РЖД» и их подразделений из калькуляции стоимости ТОР;
- снизить процент рентабельности ОАО «РЖД» по операциям ТОР с 35 % до 10 %.

3

Рекомендовать ОАО «РЖД» разработать и утвердить порядок передислокации неисправных вагонов в ближайшие депо ОАО «ВРК-1», ОАО «ВРК-2», ОАО «ВРК-3» для проведения текущего отцепочного ремонта.

4

Провести силами заинтересованных членов Экспертного совета ФАС России исследование рынка для выявления железнодорожных узлов на сети, возможности ПТО и ПВ, которых существенно ниже потребности в текущих ремонтах. По результатам исследования обратить внимание ОАО «РЖД» и заинтересованных в инвестировании бизнес-структур на железнодорожные узлы с малой мощностью эксплуатационных предприятий, имеющих трудности в ремонте всех образующихся неисправных вагонов и необходимость модернизации данных узлов путем повышения производственных возможностей.

# Пути решения

5  
Рекомендовать ОАО «РЖД» при заключении договоров на ТОР заимствовать практику Центра фирменного обслуживания ОАО «РЖД» в части организации порядка взаиморасчетов с использованием Единого лицевого счета плательщика услуг, что позволит владельцам вагонов заключив договор на текущий ремонт с одной из дорог – филиалов ОАО «РЖД» на основе данного договора оплачивать услуги по ТОР по всей сети.

6

В связи с существенным затягиванием сроков по заключения договоров на текущий отцепочный ремонт рекомендовать ОАО «РЖД» установить срок на заключение договора на ТОР как централизованного, так и заключаемого на уровне дорог до 7 суток (при отсутствии разногласий по содержанию договоров с владельцем вагонов Заказчиком).

7  
Провести силами ФАС России проверку всех заключенных централизованных договоров на предмет наличия (отсутствия) преимуществ в работе, созданных тем или иным операторам подвижного состава.



# НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА (НП ОЖДПС)

## СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

- [www.npogdps.com](http://www.npogdps.com)
- Тел/Факс: +7 (4725) 37 81 32
- E-mail: [sekretar-npogdps@yandex.ru](mailto:sekretar-npogdps@yandex.ru)

