

ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Рабочая группа по
железнодорожному транспорту и
инфраструктуре
Общественного совета при
Министерстве транспорта РФ

ПОКАЗАТЕЛИ ПРОМЫШЛЕННОГО Ж.Д. ТРАНСПОРТА

На путях необщего пользования формируется более 80% грузопотока всех ж.д. перевозок



Всего перевезено грузов по ж.д. путям организаций

2019 г .
3 млрд. т.

Ежегодное снижение объемов на 1 %



Грузооборот

2019 г .
33 млрд. т км.

Ежегодное снижение грузооборота на 4 %

Динамика изменения 2000 – 2019 гг.



Предприятий, работающих на путях необщего пользования

Ежегодное снижение количества на 2 %

2019 г .
< 10 тыс.



Эксплуатационная длина железнодорожных подъездных путей

Ежегодное снижение длины на 2,5%

2019 г .
< 30 тыс. км



Погрузочно-разгрузочная деятельность

Ежегодное снижение объемов на 1 %

2019 г .
< 3,1 млрд. т.

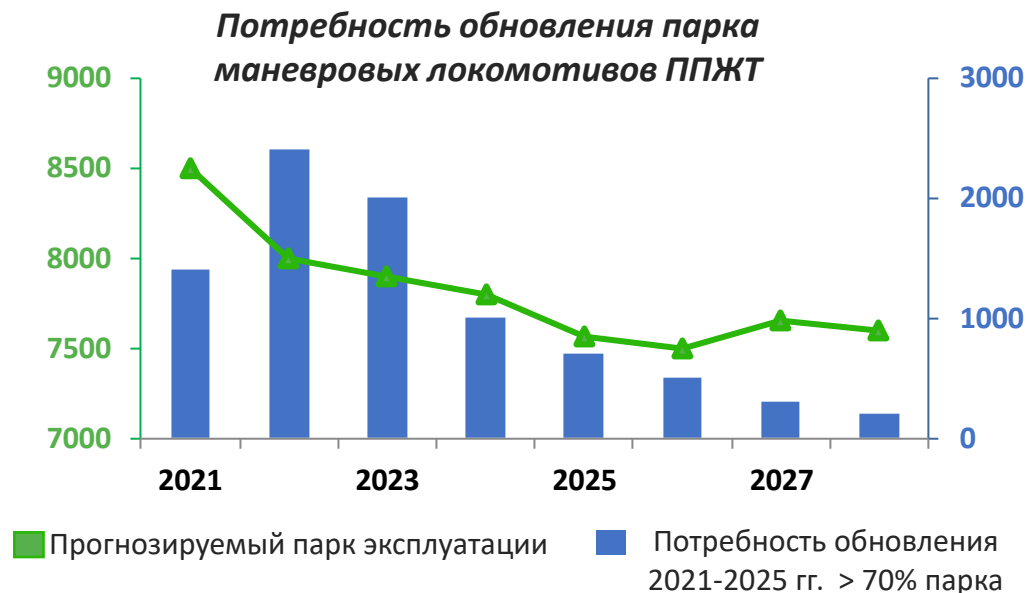


Подвижной состав (локомотивы)

Ежегодное снижение парка на 2%

2019 г .
< 8 тыс. ед.

ПРОБЛЕМАТИКА ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ Ж.Д.ТРАНСПОРТА



Низкий темп развития железнодорожной сети ПНП
Неудовлетворительное техническое состояние, препятствующее повсеместной эксплуатации ПС с повышенной нагрузкой на ось.
Отсутствие Долгосрочной Программы Развития ПНП.



Обеспечение равных условий (требований) от филиалов ОАО «РЖД» на организацию доступа на инфраструктуру общего пользования
> 1,5 локомотивов ППЖТ выходят на пути общего пользования



Вопросы тарифного регулирования.
Необходимость пересмотра подхода к формированию тарифа.
Отсутствие единой методики расчета.



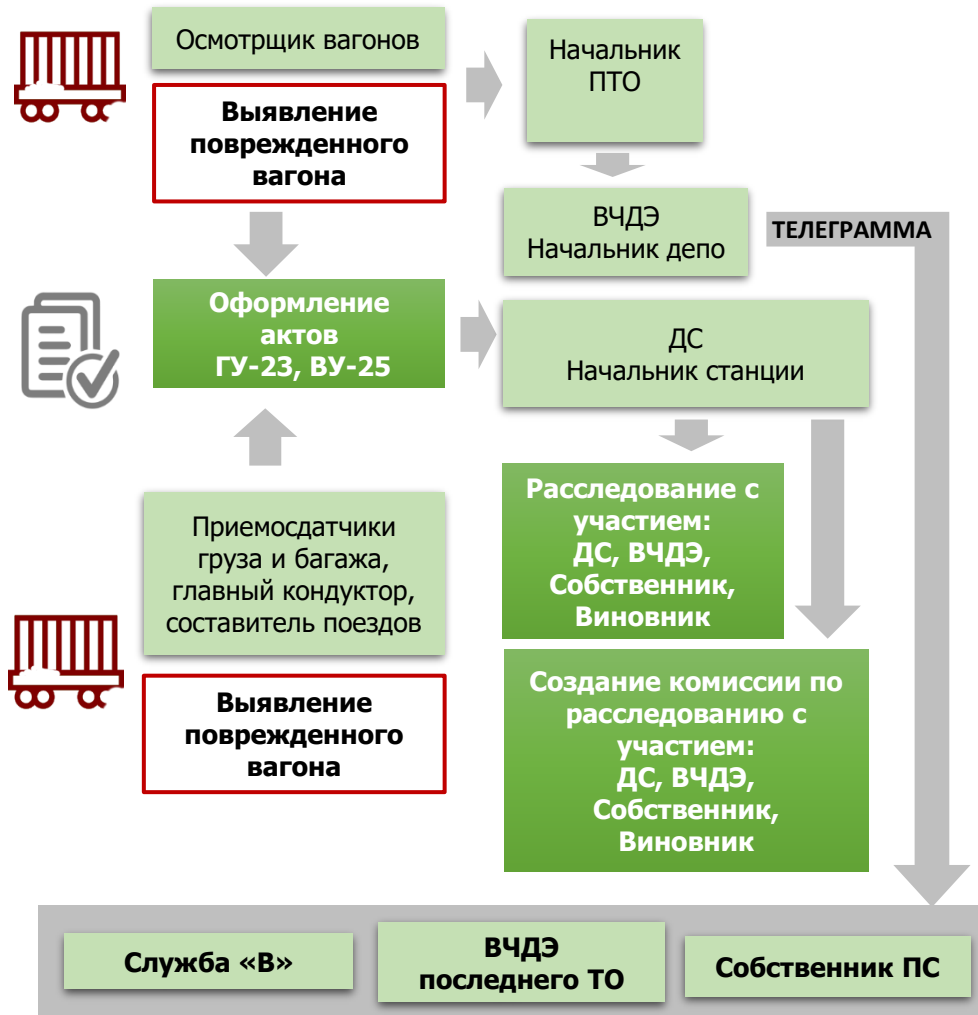
Высокий уровень контрольной нагрузки за деятельностью предприятий на путях необщего пользования

Точки потери грузопотока ЖД транспортом

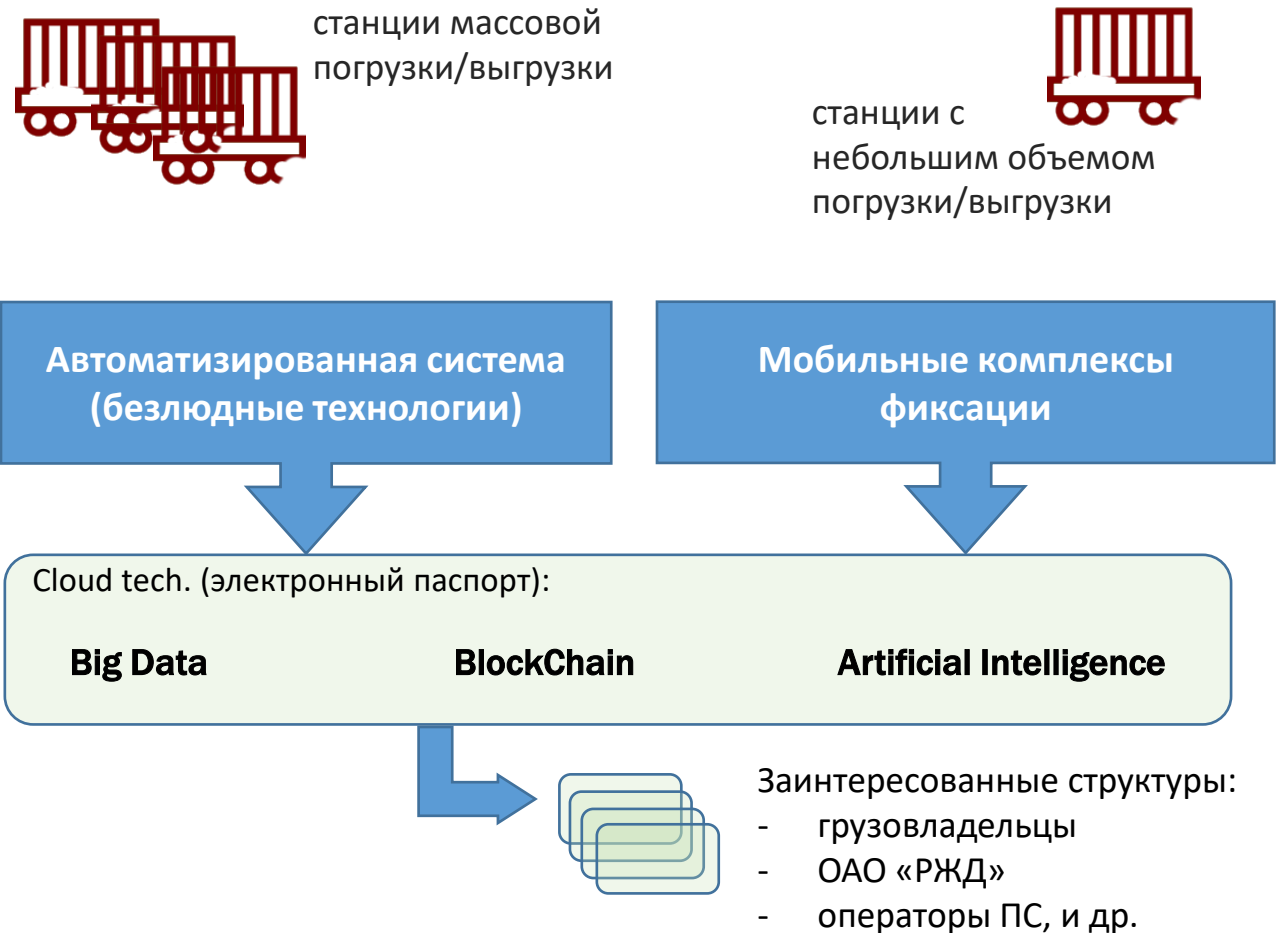
- Низкий темп развития сети железных дорог;
- Высокие затраты и сложность организации работы первой/последней мили;
- Сложности связанные с оформлением и согласованием строительства, ремонта ж.д. путей, оформлением примыкания к станции;
- Наличие промежуточных звеньев при оформлении перевозочных документов в лице структур ОАО «РЖД»
- Проблемы в организации взаимодействия участников цепочки доставки - ППЖТ, владелец ПНП, собственник вагонов, перевозчик, ОАО «РЖД».

СОХРАННОСТЬ ВАГОНОВ: СТЫКОВКА ТЕХНОЛОГИЙ

СУЩЕСТВУЮЩАЯ СХЕМА ВЫЯВЛЕНИЯ ПОВРЕЖДЕНИЯ ВАГОНОВ



ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ



1. Обновление парка локомотивов

- формирование целевого заказа на замену локомотивов;
- **разработка механизма продажи** списываемого локомотивного парка ОАО «РЖД» в адрес ППЖТ (под контролем и надзором ФАЖТ).

2. Развитие инфраструктуры

формирование комплексной программы развития инфраструктуры путей необщего пользования:

- **концессионное партнерство с ОАО «РЖД»** в рамках развития инфраструктуры ж.д. путей необщего пользования;
- централизованный мониторинг деятельности предприятий промышленного железнодорожного транспорта;
- **унификация технологии допуска** на пути общего пользования.

3. Вопросы тарифного регулирования

- создание единой методики расчета тарифа за услуги ППЖТ;
- **формирование в тарифе инвестиционной составляющей** для обновления ОСПФ.

4. Организацию контрольно-надзорной сферы

- развитие риск-ориентированного подхода;
- **расширение роли профилактики и обеспечение предсказуемости** работы контрольно-надзорных органов;
- **развитие «института инспекторов по сохранности вагонного парка»** с его переходом в ведение структур Ространснадзора.

5. Повышение выявляемости поврежденных вагонов

- внедрение автоматизированных систем контроля технического состояния вагонов и мобильных комплексов фиксации;
- **внедрение электронных паспортов контроля технического состояния вагонов.**