



**СОВЕТ  
ПОТРЕБИТЕЛЕЙ  
ПО ВОПРОСАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ОАО «РЖД»**

# **ОТЧЕТ О РАБОТЕ**

**за период 2016 год –  
I квартал 2017 года**

**МОСКВА  
2017**



## **СОВЕТ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ**

ПО ВОПРОСАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД»

Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ является рабочим органом Правительственной комиссии по транспорту, осуществляющим функции общественного контроля.

Совет создан в соответствии с Концепцией создания и развития механизмов общественного контроля за деятельностью субъектов естественных монополий, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2013 г. № 1689-р.

Целью деятельности Совета потребителей является доведение до сведения Правительственной комиссии по транспорту, Минтранса России, ФАС России и ОАО «РЖД» позиции потребителей по инвестиционным программам и тарифам на услуги ОАО «РЖД» для достижения баланса интересов различных групп потребителей и ОАО «РЖД», обеспечивающего доступность предоставляемых услуг со стороны ОАО «РЖД» для существующих и будущих потребителей и эффективное функционирование регулируемых рынков.

Состав Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и регламент работы (положение) были утверждены на заседании Правительственной комиссии по транспорту 19 мая 2014 года.

В состав Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» вошли 16 человек. Участие в работе Совета потребителей принимают практически все категории потребителей услуг ОАО «РЖД», представленные объединениями грузовладельцев и пассажиров.

Первое заседание Совета потребителей состоялось 10 июня 2014 года.

Решением Правительственной комиссии по транспорту от 26 января 2016 года Председателем Совета потребителей назначен Илья Артурович Южанов. Также на данном заседании Правительственной комиссии по транспорту были внесены изменения в список членов Совета потребителей. В состав Совета потребителей от деловых ассоциаций вошёл представитель «ОПОРА РОССИИ» Глеб Вячеславович Киндер.

## СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 1 Отчет о работе Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО за период 2016 год – I квартал 2017 года.....	4
ГЛАВА 2 Список членов Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО .....	16
ГЛАВА 3 Регламент работы Совета потребителей .....	23
ГЛАВА 4 Планы работы Совета Потребителей.....	31
ПЛАН РАБОТЫ СОВЕТА ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ПО ВОПРОСАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» И ЕГО ДЗО НА 2016 ГОД.....	31
ПЛАН РАБОТЫ СОВЕТА ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ПО ВОПРОСАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» И ЕГО ДЗО НА 2017 ГОД.....	37
ПРИЛОЖЕНИЕ Экспертные заключения Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО за период 2016 год – I квартал 2017 года .....	42

# ГЛАВА 1

## Отчет о работе Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО за период 2016 год – I квартал 2017 года

Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее - Совет потребителей, Совет) был создан в соответствии с решением заседания Правительственной комиссии по транспорту.

В соответствии с п. 6.1 Регламента работы (положения) Совета потребителей, утвержденного решением Правительственной комиссии по транспорту, в целях реализации возложенных задач, Советом потребителей создано 5 профильных комитетов:

- ✓ по инвестиционной деятельности и раскрытию информации (руководитель Мироненко М.В.);
- ✓ по тарифному регулированию (руководитель Добринов Н.И.);
- ✓ по удовлетворенности потребителей качеством услуг ОАО «РЖД» и его ДЗО в сфере грузовых перевозок (руководитель Нарышкин С.Ю.);
- ✓ по удовлетворенности потребителей качеством услуг ОАО «РЖД» и его ДЗО в сфере эксплуатации и ремонта подвижного состава (руководитель Калетин С.В.);
- ✓ по удовлетворенности потребителей качеством услуг ОАО «РЖД» и его ДЗО в сфере пассажирских перевозок (руководитель Недзвецкий А.Е.).

На заседании, состоявшемся 3 марта 2016 года, было принято решение о назначении представителями Совета потребителей:

- для участия в заседаниях Комитета по стратегическому планированию и Комитета по приоритетным инвестиционным проектам Совета директоров ОАО «РЖД» - Южанова И.А.;

- для участия в заседаниях Правления ФАС России - Добринова Н.И.

На данном заседании Советом потребителей также был утвержден План работы Совета потребителей на 2016 год.

В отчетный период (2016 год – I квартал 2017 года) состоялось 20 заседаний Совета потребителей (3 из них – в I квартале 2017г.), на которых в рамках компетенции Совета был рассмотрен широкий круг вопросов. Предварительное обсуждение вопросов, поставленных на голосование членами Совета, проходило на площадках профильных комитетов Совета потребителей с участием представителей ФОИВ, ОАО «РЖД», грузоотправителей, операторов железнодорожного подвижного состава и авторитетных отраслевых экспертов.

В 2016 г. заработал сайт Совета потребителей по адресу [www.open-rzd.ru](http://www.open-rzd.ru)

В соответствии с задачами, возложенными на Совет потребителей, была проведена работа по следующим направлениям:

### **I. Деятельность Совета потребителей по вопросам инвестиционных программ, инвестиционных проектов и стандартов предоставления информации ОАО «РЖД» и его ДЗО**

Совет потребителей в отчетный период рассмотрел ключевые вопросы инвестиционной деятельности ОАО «РЖД»:

#### 1. Инвестиционные проекты в рамках детальных планов инвестиционных проектов ОАО «РЖД».

Были рассмотрены Детальные планы проектов по развитию инфраструктуры Восточного полигона

(общий объем инвестиций 562 млрд. рублей), подходов к портам Северо-Западного (объем инвестиций 258,1 млрд. рублей до 2025г.) и Азово-Черноморского бассейнов (объем инвестиций 155 млрд. рублей), Московского транспортного узла (объем инвестиций 498 млрд. рублей до 2025г).

Параллельно с обсуждением планов по развитию инфраструктуры Восточного полигона и на подходах к портам, отмечалась необходимость регулярной актуализации грузовой базы для данного региона, в том числе ее синхронизация с текущими проектами по добыче полезных ископаемых, перевозка которых учитывается при прогнозировании грузопотока.

По итогам рассмотрения детального плана проекта развития подходов к портам Северо-Запада, Совет потребителей рекомендовал ОАО «РЖД» уточнить прогноз грузовой базы для проекта.

В 2016 г. ОАО «РЖД» разработало проект «Организации движения» для инфраструктуры Восточного полигона, подходов к портам Азово-Черноморского бассейна и представило его на рассмотрение в Совет потребителей. Проект заключения по «Организации движения» был вынесен на заседание Комитета по инвестиционной деятельности и раскрытию информации Совета потребителей 6 марта 2017 г.

Комитет рекомендовал ОАО «РЖД» разработать аналогичный проект «Организации движения» для развития инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна.

## 2. Итоги проведения технологического и ценового аудита (ТЦА) объектов проектов по развитию инфраструктуры Восточного полигона и подходов к портам Азово-Черноморского бассейна.

В 2016 г. на заседаниях Комитета по инвестиционной деятельности и раскрытию информации Совета потребителей были обсуждены и одобрены итоги ТЦА 50 объектов проекта развития инфраструктуры Восточного полигона (30 из них прошли ТЦА в 2015 г.) По итогам обсуждения проведения ТЦА этих объектов была выявлена возможность оптимизации стоимости объектов на сумму 9,4 млрд. руб. (из них 8,3 млрд. руб. – по итогам аудита объектов 2015 г.) Еще 7,1 млрд. руб. ОАО «РЖД»

выявило в качестве оптимизации стоимости по итогам учета типовых замечаний и экспертиз (ведомственных и ГГЭ).

В 2016 г. проводился аудит проектной документации объектов проекта по развитию подходов к портам Азово-Черноморского бассейна. Комитет за отчетный период рассмотрел итоги ТЦА 12 объектов этого проекта. По результатам аудита ОАО «РЖД» признало возможность оптимизации стоимости на 5,8 млрд. руб. Еще 0,45 млрд. руб. – возможная экономия благодаря учету типовых замечаний.

Таким образом, общая экономия по итогам аудита инвестиционных проектов ОАО «РЖД» в 2015-2016 гг. составила 23 млрд. руб.

Часть экономии (6,3 млрд. руб.) будет направлена на развитие участка «Эльдиган-Тудур». Распределение средств на этот участок было предложено экспертами Комитета и принято ОАО «РЖД». В настоящий момент мероприятия по развитию участка были включены в Детальный план проекта по развитию инфраструктуры Восточного полигона.

Одним из основных замечаний экспертов Совета потребителей при обсуждении Детальных планов инвестиционных проектов ОАО «РЖД» было замечание о необходимости отражения признанной ОАО «РЖД» экономии по итогам технологического и ценового аудита объектов инвестиционных проектов, а также необходимость учета типовых замечаний аудиторов при проектировании объектов, которые не вошли в план ТЦА или для которых ТЦА пока не проводилось.

## 3. Формы отчетности по приоритетным инвестиционным проектам ОАО «РЖД».

Комитетом по инвестиционной деятельности и раскрытию информации были разработаны формы отчетности по приоритетным инвестиционным проектам ОАО «РЖД» - это проекты развития подходов к портам Азово-Черноморского, Северо-Западного бассейнов, Восточного полигона, Московского транспортного узла.

Данные формы были доработаны при участии экспертов ОАО «РЖД», согласованы руководством ОАО «РЖД», Экспертным советом при Правительстве РФ, Минтранс России и утверждены на

заседании Совета потребителей.

Начиная со II квартала 2017 г. ОАО «РЖД» будет предоставлять информацию по утвержденным формам, что позволит получать своевременную и детальную информацию по статусу выполнения каждого из инвестиционных проектов, отнесенных к категории приоритетных.

#### 4. Другие инвестиционные проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры.

Советом потребителей анализировались и другие инфраструктурные инвестиционные проекты:

- проект ОАО «РЖД» «Обход Саратовского узла» (31,1 млрд. руб.),

- Концепцию развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», представленную Министерством по развитию Дальнего Востока (стоимость не определена),

- строительство железнодорожной магистрали «Белкомур» (стоимость 251,5 млрд. руб.),

- проект «Северный широтный ход» (113 млрд. руб.) (рассматривался в рамках подготовки к Комитету по приоритетным инвестиционным проектам при Совете директоров ОАО «РЖД» 16 марта 2017 г.).

Также были рассмотрены актуализированные финансово-экономическая и организационно-правовая модели проекта строительства высокоскоростной магистрали «Москва-Казань» (1,2 трлн. руб.) и техническое задание на проведение ТЦА проектно-сметной документации ВСМ.

#### 5. Инвестиционная программа и финансовый план ОАО «РЖД» на 2017-2019 гг.

На заседании Комитета по инвестиционной деятельности и раскрытию информации 7 июня 2016 года были рассмотрены итоги исполнения финплана и инвестпрограммы ОАО «РЖД» за 2015 год. По итогам рассмотрения Комитет рекомендовал ОАО «РЖД» представлять аналогичный отчет на регулярной основе.

На заседании 27 октября 2016 г. Комитет по инвестиционной деятельности и раскрытию информации рассмотрел Инвестиционную программу и Финансовый план ОАО «РЖД» на 2017 год и плановый период 2018-2019 гг.

Объем инвестпрограммы ОАО «РЖД» на 2017-2019 гг. – 989 млрд. руб. Запланированные доходы ОАО «РЖД»:

в 2017 г. 1670 млрд. руб. (+6,6% к 2016 г.), в 2018 г. – 1750 млрд. руб. (+4,8% к 2017 г.) и в 2019 г. – 1841 млрд. руб. (+5,2% к 2017 г.). Расходы: в 2017 г. – 1530 млрд. руб. (+5,2% к 2016 г.), в 2018 г. – 1602 млрд. руб. (+4,8% к 2017 г.), в 2019 г. – 1687 млрд. руб. (+5,2% к 2018 г.).

Представленный проект финансового плана ОАО «РЖД» на 2017 г. основывался на росте тарифной выручки сверх установленной индексации 4,5% за счет «точечных» изменений в Прейскурант 10-01. Дополнительная выручка позволила бы ОАО «РЖД» покрыть бюджетный дефицит в размере 84 млрд. руб.

По итогам рассмотрения финплана и инвестпрограммы Совет потребителей рекомендовал ОАО «РЖД» искать нетарифные источники покрытия дефицита бюджета и финансирования инвестиционной программы компании, в том числе за счет привлечения высокодоходных грузов с автотранспорта, мероприятий по клиентоориентированности, увеличения доходов от продажи ДЗО и др.

#### 6. Бизнес-план по закупке тягового подвижного состава.

На заседаниях Комитета по инвестиционной деятельности и раскрытию информации в декабре 2016 г. и марте 2017 г. рассматривался еще один ключевой инвестиционный проект ОАО «РЖД» - обновленный Бизнес-план проекта приобретения тягового подвижного состава на 2017 г. (в рамках долгосрочного плана закупки локомотивов на 2015-2017 гг.). Бизнес-план предполагает закупку 1443 локомотивов, в том числе: 500 единиц в 2015 г., 493 единицы - в 2016 г., 450 единиц - в 2017 г.

Общая сумма инвестиций в закупку локомотивов в 2015-2017 гг. составляет 185,1 млрд. руб., из которых 124,9 млрд. руб. – собственные средства ОАО «РЖД», 60 млрд. руб. – заемные средства (инфраструктурные облигации ОАО «РЖД»). В результате уровень износа локомотивного парка будет снижен до 66,7% (на конец 2015 г. уровень износа составляет 68,4%).

По итогам рассмотрения Бизнес-плана экспертами Комитета было подготовлено заключение, которое

утвердил своим решением Совета потребителей. Данное заключение может быть использовано в последующей работе с ОАО «РЖД» и Минтранс России.

#### 7. Прочие вопросы.

Также в отчетный период рассматривалась возможность применения для оценки эффективности инвестиционных проектов ОАО «РЖД» методики «затраты-выгоды».

В октябре 2016 г. на совместном заседании Комитета по инвестиционной деятельности и Комитета по удовлетворенности потребителей качеством услуг ОАО «РЖД» в сфере грузовых перевозок обсуждался вопрос о преимуществах и возможных рисках заключения контрактов ОАО «РЖД» с грузоотправителями по аналогии с контрактами «take-or-pay». По итогам заседания было подготовлено и утверждено решением Совета потребителей заключение по данному вопросу.

### **II. Деятельность Совета потребителей по вопросам тарифного регулирования и применения тарифов ОАО «РЖД»**

В соответствии с п.6.1. Регламента работы (положения) Совет потребителей участвует в осуществлении общественного контроля за формированием и применением регулируемых тарифов ОАО «РЖД» в соответствии с законодательством Российской Федерации, готовит предложения с учетом интересов потребителей по рассматриваемым проектам тарифных решений, проводит анализ последствий предлагаемых тарифных решений, готовит доклады, релизы, заключения по итогам мониторинга реализации и контроля за тарифами на услуги ОАО «РЖД».

#### 1. Вопросы ежегодной индексации тарифов и внесения «точечных» изменений в Прейскурант 10-01.

Совет потребителей последовательно выступает за формирование понятной и обоснованной тарифной политики ОАО «РЖД», базирующейся на принципах долгосрочного тарифного регулирования.

Советом потребителей был проведен анализ реальной индексации тарифов в 2017 году в случае внесения «точечных» изменений в Прейскурант 10-01, которая с учетом комплекса

предложений от ОАО «РЖД» более чем в 2 раза превысит показатель годовой индексации в 4,5%, предусмотренный Приказом ФАС России № 1226/15 от 10.12.2015 г. По отдельным грузам рост тарифов мог составить 12 %. Расчеты Совета потребителей были представлены в ФАС России, причастные ФОИВ, в ОАО «РЖД» и аппарат Правительства РФ. Также позиция Совета потребителей была представлена на МРГ по вопросам железнодорожного транспорта.

Представители крупнейших отраслевых компаний-грузоотправителей на площадке Совета потребителей высказали консолидированное мнение в поддержку варианта общей индексации тарифов на железнодорожные перевозки без скрытой дополнительной индексации по классам грузов, родам подвижного состава и порожнему пробегу («точечных поправок» в Прейскурант 10-01), нарушающей сложившийся отраслевой баланс.

Совет потребителей высказался против принятия «точечных» поправок в Прейскурант 10-01, так как предлагаемые изменения носят базовый характер для всей тарифной системы, они меняют сложившуюся структуру действующего Прейскуранта и увеличивают тарифную нагрузку на весь период действия текущей редакции Прейскуранта, что негативно повлияет на рынок грузовых перевозок железнодорожным транспортом в целом. Аргументы Совета потребителей были учтены регулирующими органами исполнительной власти при принятии тарифных решений на 2017 год и последующий период. Был соблюден баланс интересов и ряд ранее предлагаемых «точечных» поправок в финальную версию внесения изменений в Прейскурант 10-01 не вошел.

Вместе с тем Совет потребителей отметил, что структура и дальность перевозок грузов железнодорожным транспортом значительно изменились за годы, прошедшие с момента принятия Прейскуранта 10-01. Поэтому первоочередной задачей в настоящее время является совершенствование и актуализация тарифной системы в целом.

#### 2. Вопросы правового и методического регулирования, установления границ и применения «тарифного коридора».

Совет потребителей рассматривал ряд вопросов, связанных с применением

«тарифного коридора» ОАО «РЖД».

2.1. Правила применения «тарифного коридора», утвержденные Приказом ФСТ № 398-т/3.

Совет потребителей считает необоснованным снятие ограничений по сроку действия основания для повышения уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в соответствии с пунктом 15.4 «Правил и условий применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов». Ранее Совет потребителей утвердил заключение по правовой и экономической оценке пункта 15.4 вышеназванных Правил, отмечая, что для его применения нет оснований. Совет потребителей считает, что повышение тарифов по основанию ограниченных пропускных способностей на отдельных участках инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования возможно только в привязке к программе развития этих «узких мест» с последующим подтверждением использования полученных дополнительных доходов от тарифных решений для снятия таких ограничений.

В целях защиты интересов потребителей принято решение считать нецелесообразным внесение изменений в Правила и условия применения п.15.1. «тарифного коридора» и неправомерным применение пункта 15.3 Правил в качестве обоснования для повышения тарифов.

2.2. Корректировка Регламента, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 20 мая 2013 г. № 1147р «О порядке подготовки и принятия решений ОАО «РЖД» об установлении (изменении) уровня тарифов, сборов и платы в рамках ценовых пределов, установленных федеральным органом власти по регулированию естественных монополий».

В целях повышения прозрачности процедуры принятия решений в рамках тарифного коридора Советом потребителей была отмечена необходимость внесения изменений в Регламент, касающихся участия Совета потребителей в процедуре принятия решений о введении повышающих коэффициентов, установления общего срока рассмотрения заявок потребителей

о применении понижающих коэффициентов, а также о необходимости разработки и публикации ОАО «РЖД» рекомендаций по оформлению заявок и подготовке ТЭО заявителями – сторонними организациями.

Указанные рекомендации были внесены в Регламент ОАО «РЖД» на основании Поручения Заместителя Председателя Правительства РФ Дворковича А.В.

2.3. Изменение границ применения повышающих и понижающих коэффициентов в рамках «тарифного коридора».

Советом потребителей рассматривались вопросы введения моратория на применение повышающих коэффициентов в 2016 году в рамках тарифного коридора и отмену ранее принятых решений, а также установление верхней границы коридора на уровне действующего Прейскуранта 10-01.

В отношении нижней границы тарифного коридора Комитет представил в ФАС России позицию о целесообразности расширения нижней границы ценовых пределов более, чем на 25% в целях решения задачи по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с альтернативными видами транспорта.

В то же время Совет потребителей отмечает необходимость установления границ «тарифного коридора» на основании утвержденной ФАС России методики в целях учета множественности факторов, включая финансовую устойчивость ОАО «РЖД» и состояние рынков грузов.

2.4. Внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок».

При обсуждении предложений о внесении в Постановление № 643 изменений Совет потребителей рассматривал следующие вопросы:

- о дополнении глоссария и текста Постановления понятием «долгосрочный период регулирования» — период регулирования сроком не менее 5 лет»;

- об изменении основного метода государственного регулирования



тарифов, а именно: переход от метода экономически обоснованных затрат на метод доходности инвестированного капитала;

- о прекращении ФАС ценового регулирования тарифов, сборов и платы в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг (в том числе по отдельным направлениям, видам грузов, типам используемого подвижного состава) по мере развития конкуренции в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг;

- о наделении органа регулирования правом устанавливать дополнительную целевую надбавку (в виде коэффициента дополнительной индексации тарифов) на финансирование мероприятий:

«по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на 2017 год;

по поддержанию технического состояния и обновлению локомотивного комплекса на период начиная с 2018 года» (редакция ФАС России);

- о предложении ФАС России и ОАО «РЖД» дополнить Постановления новым пунктом 6(1), определяющим предельный максимальный уровень индексации тарифов в рамках «тарифного коридора»:

«1,1 на 2017 год;

1,05 на 2018 год;

1,0 на 2019 и последующие годы» (редакция ФАС России).

- о предложении ОАО «РЖД» дополнить пункт 6(1) положениями о возможности для субъекта регулирования повышать тарифы в рамках «тарифного коридора» в случае роста цены перевозимых грузов, определенной в национальной валюте, за период не менее месяца более чем на 5 %, в том числе с учетом изменения курса национальной валюты по отношению к иностранным валютам.

- о дополнении Постановления новым пунктом 14(2), устанавливающим, в том числе, право регулирующего органа производить корректировку тарифов на очередной год в случае отклонения значения фактически полученной субъектом регулирования необходимой валовой выручки от ее запланированного значения;

- о перераспределении финансовых средств, полученных ОАО «РЖД» по итогам реализации оптимизационных мероприятий, в течение долгосрочного периода регулирования;

- об установлении дополнительных тарифов и (или) коэффициентов к среднесетевым тарифам в отношении отдельных сегментов рынка железнодорожных транспортных услуг;

- о наделении ФАС России полномочиями утверждать расчеты экономически обоснованных затрат на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, формируемых на федеральном уровне в соответствии с методическими указаниями, и направлять их для осуществления регулирования соответствующих тарифов в органы регулирования субъектов Российской Федерации;

- о наделении ФАС России полномочиями по утверждению прогнозного объема оказываемых услуг в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, в том числе в разрезе по субъектам Российской Федерации.

При рассмотрении вышеназванных вопросов Совет потребителей учитывал уровень проработки предложений ФАС России и ОАО «РЖД», соответствия их нормам действующего законодательства, отсутствие расчетов по изменению совокупной тарифной нагрузки на потребителей при изменении основ тарифного регулирования, а также потенциальные риски роста тарифов при реализации ряда предложений.

Совет потребителей поддержал внесение в основы тарифного регулирования понятия «долгосрочный период регулирования», а также сохранение в качестве основного метода тарифного регулирования метода экономически обоснованных затрат. В ходе обсуждения было отмечено, что при применении RAB – тарифов не должны применяться инвестиционные тарифы, с учетом изменения системы следует пересмотреть правила применения «тарифного коридора», а также полностью исключить возможность установления дополнительных надбавок к тарифам, так как меняется база для исчисления среднесетевых тарифов.

Совет потребителей считает, что

расширение оснований для прекращения ценового регулирования в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг (в том числе по отдельным направлениям, видам грузов, типам используемого подвижного состава) является необоснованным с учетом действующего принципа общесетевого расчета тарифов, сборов, платы на услуги железнодорожного транспорта, наличия перекрестного субсидирования и сохранения естественной монополии в сфере грузовых перевозок на долгосрочный период в соответствии с нормами статьи 4 Закона о естественных монополиях и Стратегией развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 г.

Совет потребителей предложил дополнительно проработать вопросы инвестиционных тарифов по отдельным сегментам рынка, указав на возможность реализации скидок для инвесторов в рамках «тарифного коридора». В то же время Совет потребителей согласовал наделение органа регулирования правом устанавливать дополнительную целевую надбавку (в виде предельного коэффициента дополнительной индексации тарифов сверх параметров долгосрочной индексации) в размере не более 1% и на срок не более 1 года на финансирование мероприятий, определенных решениями Правительства Российской Федерации.

Совет потребителей не поддержал предложение ОАО «РЖД» и ФАС России о наделении регулирующего органа правом производить корректировку тарифов на очередной год в случае отклонения значения фактически полученной субъектом регулирования необходимой валовой выручки от ее запланированного значения, так как считает, что прогнозируемое изменение структуры перевозок содержит высокий риск регулярной корректировки (повышения) тарифов и не стимулирует субъект регулирования к планированию, основанному на экономических реалиях, а также к повышению эффективности своей деятельности. Кроме того, Совет потребителей не поддержал введение RAB-тарифов.

В целях обеспечения мотивации субъекта регулирования к повышению эффективности своей деятельности Совет потребителей поддержал сохранение ОАО «РЖД» оптимизационной экономии

финансовых средств в объеме не более 80% от достигнутой при соблюдении следующих условий:

- неухудшения качества оказываемых услуг по перевозке грузов (участковая скорость, % принятых заявок на перевозку грузов от поданных грузоотправителями/отправителями вагонов, % доставки грузов в срок и т.п.);

- учета при перераспределении финансовых средств в течение долгосрочного периода регулирования исключительно результатов оптимизационных мероприятий, направленных на повышение эффективности деятельности субъекта регулирования;

- перенос расходов ОАО «РЖД» на более поздний срок/период не рассматривать в качестве оптимизации.

- наличия долгосрочного тарифного регулирования (3 года или 5 лет).

Совет потребителей отметил, что расчет границ «тарифного коридора» должен базироваться на методике, утвержденной органом регулирования. Необоснованное расчетами определение на уровне постановления Правительства РФ границ «тарифного коридора», в том числе, на уровне Прейскуранта 10-01 с 2019 года, по мнению экспертов Совета потребителей, содержит высокие риски пересмотра данных решений и поиска иных механизмов взимания платы с грузоотправителей.

Совет потребителей также не поддержал предложения о наделении ФАС России полномочиями утверждать прогнозные объемы оказываемых услуг и расчеты экономически обоснованных затрат на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в связи с тем, что они не соответствуют распределению ответственности за пригородное сообщение между уровнями государственной власти, и предложил сохранить полномочия по утверждению расчётов экономически обоснованных затрат на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении за органами тарифного регулирования субъектов федерации, за исключением случаев, когда рынок соответствующих услуг носит монопольный характер.

Совет потребителей осуществляет работу в диалоге с ОАО «РЖД» и

планирует продолжить работу над изменениями Постановления № 643 с учетом результатов рассмотрения ФОИВ текущей версии документа.

2.5. Работа над новым Прейскурантом 10-01 в составе МРГ по разработке модели экономических взаимоотношений секторов экономики и ОАО «РЖД» как перевозчика и владельца инфраструктуры общего пользования.

Представители Совета потребителей принимают активное участие в работе МРГ по разработке модели экономических взаимоотношений секторов экономики и ОАО «РЖД» как перевозчика и владельца инфраструктуры общего пользования. На базе Совета потребителей создана и приступила к работе подгруппа МРГ по анализу качественных характеристик услуг грузовых железнодорожных перевозок.

### 3. Иные тарифные вопросы.

3.1. Проект Методики определения монопольно высокой или монопольно низкой цены товара при предоставлении железнодорожного подвижного состава и по расчету стоимости содержания грузовых вагонов, подготовленный ФАС России.

Советом потребителей обсуждалась необходимость сохранения конкуренции на рынке оперирования грузовым подвижным составом, что полностью соответствует интересам грузоотправителей, а также то, что рынок оперирования грузовым подвижным составом успешно развивается и не требует введения методов ценового регулирования. В результате обсуждения сформирована позиция, что представленный ФАС России расчет стоимости эксплуатации грузовых вагонов является методологически неверным, так как принимает за основу аналог арендной ставки и не в полной мере учитывает расходы операторов на осуществление деятельности по оперированию парком, а также усредняет расходы без учета специфики отдельной перевозки.

3.2. Проект Методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог.

Совет потребителей не поддерживает предложения ФАС России

об отмене отдельных (специальных) тарифных схем Прейскуранта № 10-01 для моделей вагонов с улучшенными техническими характеристиками.

## **III. Деятельность Совета потребителей по поддержке потребителей ОАО «РЖД» и его ДЗО в сфере грузовых перевозок**

Основное внимание Совета потребителей по данному направлению было сосредоточено на стратегических вопросах развития железнодорожного транспорта, а также на актуальных вопросах ведения хозяйственной деятельности, непосредственно влияющих на качество услуг, оказываемых потребителям в сегменте грузовых железнодорожных перевозок.

В рамках своих полномочий по рассмотрению стратегии развития транспортной отрасли, с учетом соблюдения принципа сбалансированности участников и их независимости, Совет потребителей проработал вопросы, имеющие существенное значение для функционирования рынка грузовых железнодорожных перевозок и соблюдения равноправных рыночных производственных отношений при точном соблюдении реализуемой государственной политики на ЖДТ.

### 1. Вопросы, имеющие стратегическое значение для отрасли:

1.1. Рассмотрена возможность консолидации рынка оперирования полувагонов с определением вариантов модели, экономики консолидации и распределения рисков (п.3 протокола совещания у Заместителя Председателя Правительства РФ А.В. Дворковича от 03.02.2016г. № АД-П9-17пр). По результатам обсуждения несколько альтернативных вариантов Совет потребителей высказал свою позицию о недопустимости нарушения принципов конкуренции путем применения нерыночных механизмов консолидации активов.

1.2. Неоднократно был рассмотрен проект Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года, внесенный на Совет потребителей Минэкономразвития России. Совет потребителей дал ряд своих предложений и поддержал проект Целевой модели, рекомендовав его к принятию.

1.3. Совет потребителей принял активное участие в обсуждении дальнейшего развития механизмов саморегулирования – создания Совета рынка на железнодорожном транспорте (п.3 протокола заседания МРГ по вопросам развития железнодорожного транспорта от 15.02.2016г. № 2). Совет потребителей участвовал в разработке концепции создания Совета рынка и подготовки перечня его функций. Советом потребителей была сформирована единая позиция по ряду положений концепции, а именно: нецелесообразность включения в модель Совета рынка пассажирских перевозок, поддержка создания Совета рынка в форме некоммерческой организации на основе добровольного участия, необходимость сохранения Совета потребителей – контрольного органа деятельности ОАО «РЖД», придание совещательного статуса решениям Совета рынка и т.п. Принципиальная позиция Совета потребителей была услышана и поддержана государственными органами власти.

## 2. Вопросы, влияющие на качественное состояние и функционирование железнодорожной отрасли, а также на экономические интересы грузоотправителей.

2.1. Совет потребителей выработал позицию о порядке предоставления в 2017 году субсидий на возмещение части затрат, связанных с приобретением грузового подвижного состава.

2.2. Совет потребителей высказал свое мнение по вопросу продления срока службы локомотивов, эксплуатируемых на путях необщего пользования.

2.3. Было рассмотрено и поддержано обращение СОЖТ касательно внесения изменений в Налоговый кодекс в части применения налоговых льгот по налогу на движимое имущество (вагоны) в субъектах РФ.

2.4. Совет потребителей поддержал позицию Минтранса России в вопросе «Об установлении бессрочного срока действия п.8 Перечня критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозок, отсутствие которых является для перевозчиков и владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общим пользованием основанием для отказа в согласовании запроса-уведомления на перевозку

порожного грузового вагона, порожних грузовых вагонов».

2.5. Совет потребителей рассмотрел концепцию развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» и дал свое заключение по данному вопросу, указав на необходимость согласовать проект транспортного коридора «Приморье-1» с прогнозом грузопотока на данном направлении, так как проектом предусматривается использование действующей инфраструктуры Российских железных дорог.

## **IV. Деятельность Совета потребителей по поддержке потребителей ОАО «РЖД» и его ДЗО в сфере эксплуатации и ремонта подвижного состава.**

Услуги, связанные с эксплуатацией и ремонтом подвижного состава иных собственников в процессе перевозки, а также по иным видам ремонта, являются значительной частью услуг ОАО «РЖД». В этой сфере действует высокий уровень технического регулирования процессов. Во многом вопросы эксплуатации подвижного состава решаются на международном уровне на площадке Совета по вопросам железнодорожного транспорта СНГ и стран Балтии. Представительство Совета потребителей обеспечивается путем участия членов и экспертов Комитета по удовлетворенности потребителей качеством услуг ОАО «РЖД» и его ДЗО в сфере эксплуатации и ремонта подвижного состава Совета потребителей в заседаниях Комиссии вагонного хозяйства по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. В 2016 году представители Совета потребителей от имени железнодорожной администрации Российской Федерации принимали участие в 61-ом заседании Комиссии вагонного хозяйства 22-23 марта в г. Саратове и в 62-ом заседании 13-15 сентября в г. Тихвине.

В 2016 году Комитет, в работе которого принимают участие 12 экспертов от организаций, осуществляющих свою деятельность в сфере эксплуатации и ремонта подвижного состава, представил на рассмотрение Совета потребителей следующие вопросы:

1.О передаче пунктов ТР-1 и ТР-2 от ОАО «РЖД» в собственность

вагоноремонтным предприятиям ВРК-1, ВРК-2, оценка рисков и влияния на рынок железнодорожных перевозок.

2.О внесении в законодательство РФ изменений, направленных на страхование ответственности вагоноремонтных предприятий и владельцев железнодорожного подвижного состава.

Данные вопросы имеют существенное значение для всех потребителей услуг железнодорожного транспорта.

Выделение системы текущих ремонтов железнодорожного подвижного состава из структуры ОАО «РЖД» содержит высокие риски снижения качественных показателей перевозки, таких как скорость доставки грузов, сохранность грузов и вагонов и пр. Советом потребителей была подготовлена и одобрена концепция формирования в составе ОАО «РЖД» дирекции по эксплуатации, внесены предложения по функционированию системы вагоноремонтов. В настоящий момент принятие решения ОАО «РЖД» о передаче пунктов ТР-1 и ТР-2 от ОАО «РЖД» в собственность вагоноремонтным предприятиям ВРК-1, ВРК-2 приостановлено.

Вопрос страхования гражданской ответственности вагоноремонтных предприятий и владельцев железнодорожного подвижного состава неразрывно связан с решением вопроса о границах ответственности единственного перевозчика грузов ОАО «РЖД» перед третьими лицами в период нахождения подвижного состава на путях общего пользования. Позиция Совета потребителей заключается в необходимости установления четких правил, обеспечивающих справедливое распределение ответственности по страховым случаям с учетом причинно-следственной связи наступивших последствий и действий участников перевозки. Работа по данному направлению будет продолжаться.

3.В течение 2016 года и 1 квартала 2017 года эксперты Комитета Совета потребителей регулярно принимают участие в заседаниях рабочей группы Минтранса России по пересмотру актов МПС СССР и МПС России, которые не применяются на практике, либо дублируют нормативные правовые акты Российской Федерации. Проведена

оценка большого количества актов технического регулирования на предмет влияния на интересы потребителей услуг железнодорожного транспорта, установления необоснованных барьеров деятельности в сфере железнодорожного транспорта, результаты оценки представлены в рабочую группу.

4.В течение года эксперты Комитета Совета потребителей в оперативном порядке рассматривали и готовили консолидированное мнение Комитета по текущим вопросам, в том числе:

- о введении временного кода «СНГ», по обращению заместителя руководителя Федерального Агентства Железнодорожного Транспорта Луковникова Е.В.

- о мониторинге надежности ТСЖТ в эксплуатации, по обращению Председателя Ассоциации «АСТО», генерального директора ОАО «МТЗ ТРАНСМАШ» Егоренко Н.А.

- о необходимости принятия Программы поддержки предприятий транспортного машиностроения на 2016 год.

- по рискам, связанным с реализацией методики расчета стоимости содержания грузовых вагонов, направленной в СРО НП СОЖТ письмом из Аппарата Правительства РФ от 02.08.2016 №П9-38615. Эксперты пришли к мнению, что предлагаемая ФАС России расчетная база не корректна и не может быть использована в целях регулирования и оценки конкуренции на рынке предоставления железнодорожного подвижного состава.

Представление позиции Совета потребителей имело существенное значение для принятия соответствующих решений регулирующими органами.

## **V. Деятельность Совета потребителей по поддержке потребителей ОАО «РЖД» и его ДЗО в сфере пассажирских перевозок**

### 1. Инвестиционные проекты.

Значительное внимание Совета потребителей уделялось инвестиционным проектам пассажирской направленности, в первую очередь:

1.1. Развитие Московского транспортного узла (МТУ).

Члены и эксперты Совета потребителей принимали активное

участие в совещаниях в министерствах и в заседаниях рабочей группы при АНО МТУ. Членами Совета потребителей был поднят вопрос о необходимости интеграции МК МЖД (позднее переименованного в МЦК) с радиальными направлениями пригородных пассажирских перевозок. По этому вопросу Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковичем было дано соответствующее поручение, после чего была начата работа по интеграции.

При рассмотрении вопроса о реконструкции хода «Дмитров-Савёлово-Мга» Советом потребителей поставлен вопрос о риске снижения объёмов пассажирского движения в связи с увеличением грузового движения в МТУ.

1.2. Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань (ВСМ).

Члены и эксперты Совета потребителей на разных площадках принимали участие в совещаниях по данному вопросу, отвечали на запросы, поступавшие из министерств и ОАО «РЖД».

Советом потребителей были представлены предложения по актуализации организационно - правовой и финансовой модели проекта ВСМ «Москва-Казань». Проведена разработка предложений по Проекту технического задания для проведения открытого конкурса на право заключения договора на проведение технологического и ценового аудита инженерных изысканий, проектной документации при строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань.

1.3. Развитие железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна (АЧБ).

Советом потребителей был поднят вопрос об увеличении объёмов пассажирского движения на Анапу в связи с электрификацией участка «Разъезд 9 км - Юровский – Анапа».

2. Вопросы тарифного регулирования.

Члены и эксперты Совета потребителей принимали участие в совещаниях, проводимых ФАС России, при рассмотрении вопросов индексации тарифов на пассажирские перевозки, участвовали в рассмотрении иных

тарифных вопросов, например, об изменении коэффициента к плате за инфраструктуру для скоростных поездов.

### 3. Нормотворческая деятельность.

Совет потребителей принимал участие в обсуждении и подготовке предложений по внесению изменений в проекты нормативно правовых актов, в том числе:

- Проект Федерального закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации».
- Концепция долгосрочного государственного регулирования межрегиональных пассажирских перевозок в Российской Федерации.
- Проект Целевой модели рынка пассажирских железнодорожных перевозок.
- Проект Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта».
- Внесение изменений в Постановление Правительства № 643 от 05.08.2009г. «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок».
- Корректировка Технического регламента Таможенного союза в части упрощения процедуры продления срока службы пассажирских вагонов.

### 4. Иные вопросы.

В отчетный период Комитетом по удовлетворенности потребителей качеством услуг ОАО «РЖД» и его ДЗО в сфере пассажирских перевозок была проведена следующая работа:

- проведено изучение вопроса о целесообразности пропускного режима для сопровождающих пассажиров лиц на ОТИ (согласно поручению А.В. Дворковича по протоколу от 21 декабря 2015 г.);
- исследование жалоб и отзывов пассажиров на качество обслуживания в сети Интернет и на сайтах Союза потребителей РФ и входящих в него общественных объединений по защите прав потребителей, сделан анализ типовых проблем;
- сформированы предложения в ОАО РЖД по организации контроля

- качества услуг;
- принято участие в работе над подготовкой «Года Пассажира – 2016» и проанализирован положительный опыт его проведения;
- проведена работа по подготовке предложений для мобильного

приложения РЖД.

## ГЛАВА 2

# Список членов Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО

№ п/п	Группа	От кого	ФИО	Должность
1.	Экспертный совет при Правительстве Российской Федерации	Экспертный совет при Правительстве Российской Федерации	Сиенко Олег Викторович	Генеральный директор ОАО «НПК «Уралвагонзавод»
2.	Экспертный совет при Правительстве Российской Федерации	Экспертный совет при Правительстве Российской Федерации	Курбатов Михаил Юрьевич	Заместитель генерального директора по слияниям, поглощениям и развитию АО «ПГК»
3.	Экспертный совет при Правительстве Российской Федерации	Экспертный совет при Правительстве Российской Федерации	Тарасенко Владимир Иванович	Генеральный директор ООО «УГМК-Транс»
4.	Экспертный совет при Правительстве Российской Федерации	Экспертный совет при Правительстве Российской Федерации	Южанов Илья Артурович	Член наблюдательного совета НКО ЗАО НРД
5.	Организации по защите прав потребителей/ Общественные организации	Общероссийская общественная организация «Российское управленческое сообщество участников президентской программы подготовки управленческих кадров»	Сергеев Андрей Сергеевич	Управляющий директор ООО «Меррилл Линч Секьюритиз»
6.	Организации по защите прав потребителей/ Общественные организации	Всероссийская лига защитников потребителей	Недзвецкий Антон Евгеньевич	Сопредседатель Союза потребителей России
7.	Организации по защите прав потребителей/ Общественные организации	Конференция обществ потребителей (КонфОП)	Петропавловский Валерий Сергеевич	Председатель Высшего координационного совета КонфОП
8.	Организации по защите прав потребителей/ Общественные организации	Союз потребителей Российской Федерации	Янков Кирилл Вадимович	Председатель Межрегиональной общественной организации «Союз пассажиров»
9.	Отраслевые организации	СРО НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (СОЖТ)	Мироненко Максим Владимирович	Генеральный директор ЗАО «Спецэнерготранс»
10.	Отраслевые организации	НП «Объединение производителей железнодорожной техники (НП «ОПЖТ»)	Калетин Сергей Владимирович	Президент АО «СГ-транс»



№ п/п	Группа	От кого	ФИО	Должность
11.	Отраслевые организации	СРО НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (СОЖТ)	Илатовский Денис Викторович	Заместитель генерального директора, директор по логистике ОАО «СУЭК»
12.	Отраслевые организации	НП «Сообщество потребителей энергии»	Гераскин Вадим Викторович	Заместитель генерального директора «Компания "Базовый элемент"»
13.	Деловые ассоциации	Деловая Россия	Добринов Николай Иванович	Председатель Совета Директоров ПАО «НПК ОВК»
14.	Деловые ассоциации	ОПОРА РОССИИ	Киндер Глеб Вячеславович	Вице-президент, председатель Комитета по транспорту Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРЫ РОССИИ»
15.	Деловые ассоциации	РСПП	Нарышкин Сергей Юрьевич	Советник генерального директора - Руководитель направления по работе с естественными монополиями ОАО «Северсталь», Заместитель директора НО "ФРТП" (с 01.02.2017года)
16.	Деловые ассоциации	ТПП РФ	Дунаев Олег Николаевич	Председатель комитета ТПП по логистике

Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО имеет в своем составе 16 членов – участников, которые являются представителями различных компаний и объединений грузовладельцев, пассажиров и иных организаций, представляющих интересы широкого круга потребителей услуг ОАО «РЖД». Среди них такие компании и организации как:

АО «Сибирская угольная энергетическая компания» - одна из ведущих угледобывающих компаний мира, крупнейший в России производитель угля, крупнейший поставщик на внутренний рынок и на экспорт. Добывающие, перерабатывающие, транспортные и сервисные предприятия СУЭК расположены в семи регионах России. На предприятиях СУЭК работает более 32 000 человек. СУЭК обеспечивает более 26% всей добычи российского угля в 2015 году (97,8 млн. тонн), около 34% (46,9 млн. тонн) экспорта российского угля и 5% (46,9 млн. тонн) мирового экспорта угля. По объемам добычи СУЭК входит в десятку крупнейших мировых производителей. АО «СУЭК» 17 мая 2016 года стала победителем Премии «Импульс добра» в основной номинации «За системный подход к социальному предпринимательству». АО «СУЭК» стало лауреатом премии «Evolution Awards 2016» в номинации «Лучшее комплексное решение в области «зеленых»

технологий за экологические проекты.

Промышленная группа «Базовый элемент» - одна из крупнейших и наиболее динамичных диверсифицированных промышленных групп современной России. В состав «Базового Элемента» входят более 100 предприятий, расположенных в 19 странах на пяти континентах. Предприятия группы работают в крупнейших секторах экономики, включая горнодобывающую отрасль, металлургию, энергетику, машиностроение, финансовые услуги, строительство, авиацию и сельское хозяйство. «Базовый Элемент» – один из крупнейших инвесторов в развитие российских регионов с объемом инвестиций в социально-экономическую инфраструктуру страны более 15 млрд. рублей. Компании «Базового Элемента» инвестировали около 600 млрд. рублей в реализацию более 10 крупных промышленных проектов. На предприятиях «Базового Элемента» работают около 200 тыс. человек. От деятельности предприятий бизнес-группы прямо или косвенно зависят более 15% населения России.

Научно-производственная корпорация «Объединенная Вагонная Компания» — один из лидеров инновационного вагоностроения на пространстве «колеи 1520». Железнодорожный холдинг является интегрированным провайдером в сфере производства, транспортных услуг и оперативного лизинга, инжиниринга и сервисного обслуживания грузовых вагонов с улучшенными технико-экономическими показателями. Совокупные производственные мощности вагоностроительных заводов НПК ОВК составляют до 22 тыс. вагонов и 30 тыс. вагонокомплектов литья в год. НПК «Объединенная Вагонная Компания» создала обширную сервисную сеть, которая обеспечивает гарантийное и постгарантийное обслуживание грузовых вагонов на тележке Барбер. В настоящее время на пространстве «колеи 1520 мм» организовано 51 сервисный и 6 учебных центров по техническому обслуживанию и ремонту инновационных грузовых вагонов на тележках Барбер с нагрузкой на ось 23,5 и 25 тс (модели 18-9810 и 18-9855). В НПК ОВК функционирует научно-исследовательский и конструкторский комплекс в сфере грузового железнодорожного подвижного состава — «Всесоюзный научно-исследовательский центр транспортных технологий» (ВНИЦТТ).

Общероссийская общественная организация «ОПОРА РОССИИ» является площадкой для эффективного профессионального диалога владельцев и руководителей предприятий малого и среднего бизнеса и представителей федеральных органов исполнительной власти, региональной власти и муниципалитетов, контролирующих органов, инфраструктуры поддержки малого и среднего предпринимательства, а также представителей экспертного сообщества. «ОПОРА РОССИИ» насчитывает в своем составе 85 региональных отделений, 398 местных отделений, 108 отраслевых союза, ассоциации и гильдии формируют Некоммерческое партнерство «ОПОРА». «ОПОРА РОССИИ» и НП «ОПОРА» объединяют около 450 тысяч предпринимателей, которые создают более 5 миллионов рабочих мест. «ОПОРА РОССИИ» имеет представительство в более чем 10 странах мира.

ЗАО «Спецэнерготранс», которое владеет парком более чем в 9 тысяч вагонов различного назначения, обслуживает предприятия металлургической, топливно-энергетической и строительной отраслей. Среди перевозимых грузов помимо энергетических грузов, большую долю занимают машины и оборудование, строительные грузы, металлы и трубная продукция. Предприятие обеспечивает бесперебойные поставки необходимых грузов на крупнейшие инвестиционно-строительные проекты федерального масштаба.

АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» - многоотраслевой машиностроительный комплекс, выпускающий около 100 видов продукции, в частности, военную технику, дорожно-строительные машины, цельнометаллические полувагоны, специализированные вагоны и железнодорожные цистерны. Владелец 100% акций компании является Росимущество. Компания контролирует более 45% российского рынка грузовых вагонов. Уралвагонзавод возглавляет интегрированную структуру,

объединяющую более 40 промышленных предприятий, научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро в России и Европе. На протяжении многих лет он лидирует в отечественном грузовом железнодорожном машиностроении и обладает мощным техническим и интеллектуальным потенциалом. Корпорация УВЗ в 2015 году вышла на мировой рынок. В числе государств, с которыми корпорация УВЗ вела тесное сотрудничество на разных этапах Вьетнам, Иран, Куба, Индия и другие и уже с некоторыми партнерами заключены долгосрочные контракты. В 2016 году УВЗ планируется выпустить около 14 тыс. единиц грузовых вагонов всех видов.

ПАО «Северсталь» — одна из крупнейших в мире вертикально интегрированных сталелитейных и горнодобывающих компаний с активами в России, Белоруссии, Украине, Латвии, Польше, Италии и Либерии. Акции компании котируются на российской торговой площадке ММВБ-РТС, глобальные депозитарные расписки представлены на Лондонской фондовой бирже. В 2014 году выручка компании составила \$6,396 млн., EBITDA достигла \$2,096 млн. В 2015 году было произведено 11.45 млн. тонн стали. Выручка компании в 2015 году составила \$6.4 млрд. Социальные и благотворительные инвестиции \$53.2 млн. Количество сотрудников 50 000 человек.

Некоммерческое партнерство «Русская Сталь» было создано в 2001 году ведущими металлургическими компаниями России для координации усилий по защите интересов российских металлургов и реализации совместных проектов, не носящих коммерческого характера. «Русская Сталь» объединяет крупнейших производителей металлургической продукции в России. Компании, входящие в Партнерство, производят 98% российского чугуна и около 90% стали и российского проката, около 60% труб, а также значительную долю сырья для металлургической промышленности. Компании, входящие в «Русскую Сталь», являются крупнейшими налогоплательщиками в своих регионах. Практически все участники «Русской Стали» являются градообразующими предприятиями. Объем производства основными предприятиями-членами НП «Русская Сталь» в декабре 2015 года составил 4,71 млн. тонн, отгрузки на внутренний рынок составили 2,37 млн. тонн, объем экспорта - 2,34 млн. тонн.

ООО «УК «Кузбассразрезуголь», которое является предприятием сырьевого комплекса, по итогам прошлого года объем добычи угля компанией достиг 44,4 миллиона тонн угля, данный показатель вырос на 2,1 процента относительно 2014 года. Добыча угля коксующихся марок выросла на 8,4 процента до 5,8 миллиона тонн. Объем вскрыши увеличился на 1,7 процента по сравнению с показателем предыдущего года, составив 330,8 миллионов кубических метров горной массы. За прошедший год отгрузка потребителям составила 41,6 миллиона тонн угля. Объем экспортируемого угля в отчетный период составили 29,8 миллиона тонн, поставки отечественному потребителю достигли 11,8 миллиона тонн угля. На обогатительных фабриках и установках филиалов угольной компании за 2015 год было переработано более 39,5 миллионов тонн угля, данный показатель вырос на 3 процента или на 1,2 миллиона тонн относительно запланированных объемов. Сегодня «УК «Кузбассразрезуголь» сохраняет объемы переработки угля на историческом максимуме – 89% от объема добычи. В планах компании на ближайшую перспективу – перерабатывать весь пригодный для этого уголь. В текущем году «Кузбассразрезуголь» планирует сохранить объем добычи угля на уровне прошлого года и продолжить текущую стратегию развития, направленную на повышение качества и конкурентоспособности продукции. Также компания ожидает сохранения соотношения экспортных и внутренних поставок угля на уровне 2014-2015 годов.

Межрегиональная общественная организация «Союз пассажиров» - создан в 2012 году, как независимая общественная организация, призванная защищать права потребителей услуг транспорта на всех этапах. Одна из основных задач — поддержка граждан в сложных ситуациях, консультирование, досудебное и судебное ведение дел. Отдельное внимание Союза уделяется вопросам общественного контроля и экспертизы проектов в сфере пассажирского транспорта, в том числе по созданию инфраструктуры для

маломобильных граждан.

Также, согласно Регламенту работы Совета потребителей, утвержденного Решением Правительственной комиссии по транспорту РФ от 19 мая 2014 года, в состав Совета потребителей входят представители Торгово-промышленной палаты Российской Федерации и Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП).

Таким образом, Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД», сформирован из представителей - участников рынка перевозок, операторов подвижного состава, грузоотправителей, общественных организаций и др., тем самым отстаивает интересы огромного круга лиц-потребителей услуг ОАО «РЖД».

Совет потребителей осуществляет свою деятельность в тесном взаимодействии с Аппаратом Правительства Российской Федерации, Минтранс России, Минэкономразвития России, Минпромторгом России, ФАС России и ОАО «РЖД».

В работе профильных комитетов Совета потребителей на постоянной основе принимают участие высококвалифицированные отраслевые эксперты:

ФИО	Должность
Аверин Дмитрий Александрович	Президент Национальной нерудной компании
Ананьин Сергей Олегович	Директор Департамента организации перевозок ООО «УГМК-Транс»
Борисова Дарья	Старший партнер Компании McKinsey
Брокер Светлана Николаевна	Советник Председателя Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД»
Веремеев Валерий Анатольевич	Заместитель генерального директора АО «ПГК»
Власов Гайрат Геннадьевич	Советник Генерального директора ЗАО «РусагроТранс»
Гневашева Елизавета Фридриховна	Заместитель руководителя Департамента по взаимодействию с органами государственной власти АО «ПГК»
Гончаров Сергей Евгеньевич	Заместитель генерального директора по техническому развитию – главный инженер ОАО «ПГК»
Дружинин Алексей Александрович	Исполнительный директор СРО Союз операторов железнодорожного транспорта
Дубровина Ольга Игоревна	Юрисконсульт ООО «БалтТрансСервис»
Евстратов Сергей Владимирович	Советник Генерального директора АО «Новая перевозочная компания»
Иванкин Павел Анатольевич	Генеральный директор АНО «Институт исследования проблем железнодорожного транспорта»
Кирсанов Егор Александрович	Директор Департамента организации перевозок ООО «УГМК-Транс»
Ковалев Дмитрий Сергеевич	Партнер PWC в России
Ковшов Всеволод Владимирович	Директор ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС», Советник генерального директора ПАО «УРАЛКАЛИЙ»
Королев Дмитрий Олегович	Советник Главного операционного директора ООО «СИБУР»
Куротченко Игорь Валерьевич	Руководитель отдела анализа пропускных способностей Блок логистики АО «СУЭК»
Лихарев Сергей Константинович	Вице-президент по логистике Группы НЛМК

ФИО	Должность
Лосев Дмитрий Николаевич	Заместитель генерального директора по техническому развитию ЗАО «НПК «ОВК»
Лощакова Юлия Константиновна	Заместитель генерального директора по стратегии и развитию ООО УК «НТС»
Максимова Татьяна Владимировна	Финансовый советник ООО «БалтТрансСервис»
Никитина Мария Анатольевна	Директор по стратегии и транспортной логистике ЗАО «Русал Глобал Менеджмент»
Ольховская Ирина Владимировна	Заместитель генерального директора по развитию ОАО «УК Кузбассразрезуголь»
Паначев Олег Иванович	Советник Президента АО «СГ-транс»
Песляк Александр Владимирович	Ответственный секретарь АСКОП, заместитель директора Московского представительства ООО «БалтТрансСервис»
Саакян Юрий Завенович	Генеральный директор АНО «Институт проблем естественных монополий»
Савчук Владимир Борисович	Заместитель генерального директора АНО «Институт проблем естественных монополий»
Салтыкова Алла Александровна	Заместитель исполнительного директора Проектного центра Открытого правительства
Семиглазов Олег Александрович	Заместитель генерального директора ООО «РэйлТрансСервис»
Сергевнин Григорий Геннадьевич	Руководитель направления по взаимодействию с органами государственной власти по вопросам транспорта ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС»
Сибгатулин Василий Геннадьевич	Заместитель директора дирекции маркетинга и тарифной политики ООО «Восток1520»
Соболев Андрей Владимирович	Специалист службы вагонного хозяйства НП ОЖДПС
Сосипаторов Владимир Анатольевич	Управляющий директор ООО «Восток 1520»
Тришина Светлана Анатольевна	Руководитель по вопросам нормотворчества и взаимодействия с органами государственной власти ООО «Трансойл»
Тюфаев Алексей Михайлович	Начальник управления планирования, анализа и организации перевозок ООО УК «Металлоинвест»
Филин Александр Евгеньевич	Директор по связям с государственными организациями ПАО «НПК ОВК»
Хусаинов Фарид Иосифович	Кандидат экономических наук, Доцент МИИТ
Челпанова Милана Борисовна	Начальник отдела стратегического развития ЗАО «Спец-энерготранс»
Чиганашкина Ирина Викторовна	Генеральный директор ООО «ПрофЛогист»
Чиснаков Владимир Владимирович	Первый вице-президент по линейно-логистическому дивизиону ТГ FESCO
Шестаков Павел Александрович	Заместитель заведующего отделением развития транспортного рынка АО «ИЭРТ»

ФИО	Должность
Шеремет Екатерина Сергеевна	Директор транспортной практики в России и СНГ Компании AT Kearney

# ГЛАВА 3

## Регламент работы Совета потребителей

**РЕГЛАМЕНТ РАБОТЫ (ПОЛОЖЕНИЕ) Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ при Правительственной комиссии по транспорту Российской Федерации**

УТВЕРЖДЕН  
Решением Правительственной комиссии по транспорту  
Российской Федерации  
от 19 мая 2014 г. № 2  
(с изм. от 10 июля 2015г.№6)

### 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Совет потребителей по вопросам деятельности открытого акционерного общества «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ (далее - ОАО «РЖД») при Правительственной комиссии по транспорту (далее - Совет) является постоянно действующим совещательно - консультативным органом при Правительственной комиссии по транспорту (далее - Комиссия).

1.2 Информация о деятельности и решениях Совета носит открытый характер и размещается в федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» (далее - портал госуслуг), на сайте Открытого правительства ([open.gov.ru](http://open.gov.ru)), официальных сайтах ФСТ России и Минтранс России, некоммерческих организаций, объединений потребителей товаров и услуг субъектов естественных монополий в сфере транспорта, представители которых являются членами Совета (далее - сети «Интернет»).

### 2 ЦЕЛИ ПРОЕКТА

Целью деятельности Совета является доведение до сведения Комиссии,

ФСТ России, Минтранса России и ОАО «РЖД» позиции потребителей по инвестиционным программам и тарифам на услуги ОАО «РЖД» для достижения баланса интересов различных групп потребителей и ОАО «РЖД», обеспечивающего доступность предоставляемых услуг со стороны ОАО «РЖД» для существующих и будущих потребителей и эффективное

функционирование регулируемых рынков.

### 3 ПРИНЦИП ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОВЕТА

В своей деятельности Совет руководствуется следующими принципами:

- принцип полноты учета мнения всех категорий потребителей, предусматривающий участие Совета на каждом этапе формирования и реализации инвестиционных программ ОАО «РЖД» и связанным с этим формированием тарифов на товары и услуги с обязательным мотивированным учетом мнения Совета и его публичным размещением в открытом доступе;

- принцип независимости, при которой текущая профессиональная деятельность отдельных членов Совета, имеющих прямой конфликт интересов по отдельным решениям, не должна влиять на объективность принимаемых Советом решений;

- принцип баланса представительства участников, обеспечивающего участие в Совете сбалансированного представительства различных групп;

- принцип открытости и гласности деятельности Совета на всех этапах, посредством размещения в открытом доступе в сети «Интернет» стенограмм заседаний Совета, решений и рекомендаций Совета, документов, подготовленных Советом, обеспечением интернет-трансляций заседаний Совета (при наличии технической возможности).

### 4 ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ СОВЕТА

4.1 Совет представляет в ОАО «РЖД» и в Минтранс России мотивированную позицию на этапах формирования, утверждения, реализации и анализа эффектив-

ности исполнения инвестиционных проектов и инвестиционных программ ОАО «РЖД».

4.2 Для формирования мотивированной позиции Совет:

- проводит оценку соответствия инвестиционных проектов и инвестиционных программ действующим стратегическим документам;

- анализирует экономическую, технологическую, социальную и экологическую эффективность инвестиционных проектов и инвестиционных программ;

- организует проведение независимой экспертизы инвестиционных проектов и обоснованности тарифной заявки;

- готовит предложения и замечания по инвестиционным проектам и инвестиционным программам, проводит анализ показателей эффективности объектов реализуемых инвестиционных программ в целом, отчетов о ходе и реализации и обоснованности тарифных заявок;

- анализирует обоснованность включения объектов в инвестиционную программу, оптимальность и обоснованность приоритетов инвестиционных программ, объемов финансирования, эффективности инвестиционной программы;

- участвует через своих представителей на площадках Минтранса России и ОАО «РЖД» в обсуждении инвестиционных проектов и инвестиционных программ, формировании тарифов на товары и услуги, других вопросов и предоставлении позиции Совета;

- участвует через своих представителей в работе инвестиционных или иных комитетов при Совете директоров ОАО «РЖД», а также участвует в заседаниях Правления ФСТ России;

- проводит общественное обсуждение инвестиционных проектов и инвестиционных программ с использованием информационных ресурсов в сети «Интернет» и готовит предложения по корректировке программ по результатам указанного обсуждения;

- проводит оценку удовлетворенности потребителей качеством услуг ОАО «РЖД»;

- готовит предложения к инвестиционным проектам и инвестиционным программам в целях повышения их эффективности;

- проводит оценку влияния реализации инвестиционных программ на социально-экономические, экологические и иные значимые показатели развития территорий;

- проводит оценку соблюдения стандартов раскрытия и предоставления информации об инвестиционных проектах и инвестиционных программах, тарифных заявках ОАО «РЖД» и осуществляет подготовку соответствующих предложений в адрес федеральных органов исполнительной власти и Комиссии;

- проводит оценку загруженности построенных мощностей в рамках инвестиционной программы и их востребованности;

- проводит оценку эффективности и результативности реализации инвестиционных программ;

- участвует через своих представителей в контроле за ходом реализации инвестиционных проектов и инвестиционных программ, достижением (не достижением) целевых показателей инвестиционных программ, соблюдением (несоблюдением) графика и объемов финансирования инвестиционных программ, закупок, исполнением договорных условий и полноты выполненных работ по объектам инвестиционных программ;

- участвует в осуществлении общественного контроля за формированием и применением регулируемых тарифов ОАО «РЖД» в соответствии с законодательством Российской Федерации, готовит предложения с учетом интересов потребителей по рассматриваемым проектам тарифных решений;

- проводит анализ последствий предлагаемых тарифных решений, готовит заключение по проекту тарифных решений;

- готовит доклады, релизы, заключения по итогам мониторинга реализации и контроля за инвестиционными программами и тарифами на услуги ОАО «РЖД».

## **5 ПОЛНОМОЧИЯ СОВЕТА**

Для реализации возложенных задач Совет имеет право:

- при проведении анализа, мониторинга и оценки эффективности инвестиционных программ знакомиться с полным объемом информации, относящейся к рассматриваемой инвестиционной программе, за исключением сведений, составляющих государственную тайну и иных сведений, не подлежащих разглашению в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- рассматривать отчеты о реализации инвестиционных программ, результаты технологического и ценового аудита;

- рассматривать схемы территориального планирования;



- рассматривать стратегию развития транспортной отрасли и других отраслей, включая прогнозы социально-экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;

- запрашивать у федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций информацию по вопросам, входящим в компетенцию Совета;

- участвовать в процедуре оценки регулирующего воздействия нормативных актов в соответствующей сфере деятельности (в ред. от 10.07.2015г. №6)

- направлять представителей Совета для участия в заседаниях Комиссии, а также Правительственной комиссии по экономическому развитию и интеграции при рассмотрении разногласий по вопросам инвестиционных программ, тарифов (предложений по установлению тарифов);

- привлекать в установленном порядке к работе Совета, включая проведение независимой экспертизы, представителей заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, научных, общественных и специализированных организаций;

- в рамках проведения независимой экспертизы направлять экспертам информацию по инвестиционным проектам и инвестиционным программам, представленным ОАО «РЖД».

- направлять в Комиссию предложения по совершенствованию механизма организации независимой экспертизы;

- создавать комитеты (рабочие группы) для согласования позиций по отдельным направлениям деятельности Совета и формированию предложений для подготовки Советом замечаний по вопросам инвестиционных проектов и инвестиционных программ ОАО «РЖД»;

- направлять в Комиссию, а также Правительственную комиссию по экономическому развитию и интеграции обращения по пересмотру решений Минтранса России после утверждения инвестиционных проектов и инвестиционных программ ОАО «РЖД»;

- участвовать в рассмотрении замечаний и предложений к инвестиционным программам и их учете при формировании уровней тарифов на товары и услуги ОАО «РЖД»;

- взаимодействовать с иными общественными отраслевыми организациями.

## **6 ФУНКЦИИ СОВЕТА**

Совет в своей деятельности:

- участвует во всех этапах формирования и реализации инвестиционных программ ОАО «РЖД» и формировании тарифов на его услуги;

- представляет замечания и предложения при формировании инвестиционных проектов и инвестиционных программ ОАО «РЖД»;

- готовит заключения по инвестиционным проектам и инвестиционным программам ОАО «РЖД» с учетом защиты интересов потребителей, а также обобщает представленные общественностью и членами Совета разногласия по ним (при наличии);

- в случае выявления нарушений при реализации инвестиционных проектов и инвестиционных программ ОАО «РЖД», а также не учета замечаний и предложений Совета при их принятии, направляет обращения в Комиссию в целях рассмотрения замечаний;

- в случае наличия разногласий по итогам обсуждения в рамках работы Комиссии, направляет обращения о рассмотрении предложений и замечаний Совета и принятия окончательного решения в Правительственную комиссию по экономическому развитию и интеграции;

- ведет реестр предложений и замечаний по обсуждаемым инвестиционным проектам и инвестиционным программам;

- готовит предложения и рассматривает ежегодный прогноз социально-экономического развития Российской Федерации в части указываемых в нем инвестиционных объектов и тарифов на услуги ОАО «РЖД», схем территориального планирования, стратегию развития транспортной отрасли;

- в установленном порядке участвует в работе инвестиционных комитетов или иных комитетов при Совете директоров ОАО «РЖД» и в заседаниях Правления ФСТ России;

- направляет замечания по инвестиционным проектам и инвестиционным программам и устанавливаемым в связи с этим уровням тарифов для последующего рассмотрения уполномоченными органами исполнительной власти, в том числе в рамках процедур подготовки тарифных решений.



## 7 СОСТАВ СОВЕТА

7.1 Совет формируется из представителей общероссийских деловых общественных организаций, некоммерческих организаций, объединений потребителей услуг ОАО «РЖД», а также независимых экспертов, обладающих профессиональными знаниями, навыками и квалификациями.

7.2 При создании состав Совета утверждается решением Комиссии по предложению Минтранса России с учетом кандидатов, предложенных со стороны Общественной палаты Российской Федерации, Экспертного Совета при Правительстве Российской Федерации, общероссийских деловых общественных организаций, некоммерческих и общественных организаций, объединяющих потребителей услуг ОАО «РЖД».

7.3 Количественный состав членов Совета может составлять от 16 до 32 человек.

7.4 Состав Совета формируется следующим образом:

- одна четвертая часть представительства обеспечивается участием членов Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации;

- одна четвертая часть представительства обеспечивается участием членов общероссийских общественных организаций, предпринимательских объединений и Торгово-промышленной палаты Российской Федерации при условии равного представительства от каждой организации;

- одна четвертая часть представительства обеспечивается участием членов отраслевых некоммерческих организаций, объединяющих потребителей услуг ОАО «РЖД»;

- одна четвертая часть представительства обеспечивается участием членов общественных организаций (за исключением общероссийских общественных организаций и предпринимательских объединений) и (или) организаций по защите прав потребителей.

7.5 В Совет не должны входить представители ОАО «РЖД» или его аффилированных лиц.

7.6 Члены Совета назначаются сроком на 3 года. По истечении срока полномочий и в случае досрочного прекращения полномочий члена Совета решается вопрос о ротации или переизбрании члена Совета решением Комиссии.

7.7 Полномочия члена Совета могут быть прекращены досрочно в следующих случаях:

- регулярный (более трех раз подряд) пропуск заседаний членом Совета;

- возникновение аффилированности члена совета с ОАО «РЖД»;

- отзыв члена совета организацией, в качестве представителя которой, такой член Совета был включен в его состав;

- заявление члена Совета об отказе от исполнения своих полномочий.

7.8 Координация деятельности Совета осуществляется секретарем Совета, который может не являться членом Совета.

7.9 При замене представителя сохраняется принцип преемственности представленной организацией позиции.

7.10 Деятельность членов Совета осуществляется на безвозмездной добро-

вольной основе.

## **8 ПОРЯДОК ИЗБРАНИЯ И ПОЛНОМОЧИЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА**

8.1 Председатель Совета избирается решением Комиссии из числа его членов сроком на 1 год.

8.2 Ротация или переизбрание председателя осуществляется решением Комиссии по истечении срока полномочий председателя.

8.3 Досрочное прекращение полномочий председателя осуществляется решением Комиссии по просьбе председателя, по инициативе членов Совета, а также Комиссии.

8.4 В отсутствие председателя Совета его обязанности возлагаются на одного из заместителей.

8.5 Полномочия председателя Совета:

- осуществляет общую организацию работы Совета;
- утверждает планы работы Совета и контроль за их исполнением;
- созывает и проводит заседания Совета, формирует повестку дня заседаний Совета, председательствует на них, выносит на голосование вопросы о процедуре голосования, организует подсчет голосов и подписывает протоколы заседаний Совета, осуществляет общий контроль проведения заседаний Совета и исполнения его решений;
- утверждает кандидатуры представителей Совета для участия в заседаниях Правления ФСТ России и в работе инвестиционных или иных комитетов при Совете директоров ОАО «РЖД»;
- утверждает руководителей и состав комитетов, осуществляющих подготовку предложений по вопросам инвестиционной программы ОАО «РЖД»;
- представляет Совет в отношениях с органами государственной власти, отраслевыми Правительственными комиссиями, общественными объединениями, со средствами массовой информации;
- осуществляет взаимодействие с федеральными органами государственной власти, научными, общественными и специализированными организациями по основным направлениям деятельности Комитета;

• осуществляет контроль размещения отчетов о работе Совета в открытом доступе в сети «Интернет», на сайте Открытого правительства ([open.gov.ru](http://open.gov.ru)), а также иных информационных ресурсах, определенных Правительством Российской Фе-



дерации;

- подписывает документы по вопросам, относящимся к компетенции Совета;
- осуществляет иные полномочия, предусмотренные настоящим Положением.

## **9 ПОРЯДОК ИЗБРАНИЯ И ПОЛНОМОЧИЯ ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА**

9.1 Заместители председателя Совета избираются решением Совета из числа его членов сроком на 1 год.

9.2 Ротация или переизбрание заместителей председателя осуществляется решением Совета по истечении срока полномочий председателя.

9.3 Досрочное прекращение полномочий заместителя председателя осуществляется решением Совета по просьбе заместителя председателя, по инициативе членов Совета, а также Комиссии.

9.4 Заместители председателя Совета выполняют обязанности председателя в его отсутствие и по его поручению.

## **10 ОБЯЗАННОСТИ ЧЛЕНОВ СОВЕТА**

10.1 Члены Совета в своей деятельности должны знать и соблюдать законодательство Российской Федерации.

10.2 Члены Совета должны содействовать достижению целей и задач Совета и

выполнять решения Совета.

10.3 Члены Совета в письменной форме должны сообщать Совету о наличии (угрозе возникновения) конфликта интересов, который влияет или может влиять на объективное рассмотрение вопросов, включенных в повестку дня заседания Совета и рассматриваемых вопросов в целом. Члены Совета, имеющие конфликт интересов, принимают участие в заседаниях Совета без права голосовать по тем вопросам, в отношении которых выявлен прямой конфликт интересов.

10.4 Контроль представления членами Совета информации о наличии (угрозе возникновения) конфликта интересов осуществляет председатель Совета.

10.5 Представитель (представители) Совета, принимающие участие в заседании Правления ФСТ России обязаны информировать о конфликте интересов по вопросам, вынесенным на рассмотрение Правления.

## **11 ПОЛНОМОЧИЯ ЧЛЕНОВ СОВЕТА**

11.1 Члены Совета имеют право:

- участвовать в заседаниях Совета; вносить на рассмотрение Совета предложения по вопросам деятельности Совета;
- вносить на рассмотрение Совета предложения и жалобы, поступившие в адрес некоммерческих организаций, общероссийских деловых общественных организаций, объединений потребителей товаров и услуг, Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации;
- получать информацию о деятельности Совета;
- вносить на рассмотрение Совета проекты запросов в адрес отраслевых федеральных органов исполнительной власти;
- представлять в письменном виде особое мнение по решениям Совета. Особое мнение члена Совета вносится в протокол заседания и подлежит рассмотрению в ходе обсуждения инвестиционной программы.

## **12 ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ СОВЕТА**

12.1 Председатель Совета назначает ответственного секретаря Совета по итогам обсуждения кандидатуры на заседании Совета.

12.2 Ответственный секретарь Совета осуществляет:

- подготовку и проведение заседаний Совета;
- ведение протоколов заседаний Совета;
- предоставление информации о работе Совета по запросу председателя и членов Совета;
- по поручению председателя Совета взаимодействие структурных подразделений отраслевого федерального органа исполнительной власти и некоммерческих организаций, а также экспертов по вопросам, относящимся к деятельности Совета;
- размещение информации о работе Совета и решениях Совета в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», а также на сайте Открытого правительства ([open.gov.ru](http://open.gov.ru)), официальных сайтах ФСТ России и Минтранса России, ОАО «РЖД» с учетом соответствующих внутренних актов;
- иные функции, предусмотренные настоящим Положением.

## **13 ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА**

13.1 Основной формой деятельности Совета являются заседания, которые проводятся в соответствии с графиком рассмотрения вопросов, входящих в компетенцию Совета, но не реже одного раза в квартал.

13.2 Созыв заседания осуществляется председателем Совета по собственной инициативе или по требованию члена Совета, председателя Комиссии или Минтранса России.

13.3 Ответственный секретарь Совета не позднее, чем за 5 дней направляет (по электронной почте, если от члена Совета не поступила просьба об ином способе направления ему уведомления) членам Совета и приглашенным лицам уведомление о дате, месте и форме проведения заседания Совета, с приложением проекта повестки заседания, информации и материалов к заседанию или способе получения их для ознакомления. В случае если заседание Совета проводится в заочной форме, в уведомлении указывается дата и форма проведения заседания, срок начала и окончания приема опросных листов.

13.4 Заседание Совета проводится председателем.

13.5 Заседание Совета правомочно при участии в нем не менее половины членов Совета.

13.6 До начала обсуждения

и формирования позиции Совета член Совета обязан проинформировать членов Совета о наличии (потенциального) конфликта интересов. Председатель Совета обязан проинформировать о поступивших заявлениях от членов Совета о конфликте интересов и вынести вопрос на голосование о целесообразности или нецелесообразности участия в обсуждении (голосовании) по вопросам повестки заседания указанных членов Совета. Информация о конфликте интересов также может быть заявлена другими членами Совета.

13.7 Решения Совета принимаются простым большинством голосов участвующих в открытом голосовании членов Совета и оформляются протоколом, который подписывается председателем на заседании. При равенстве голосов членов Совета решающим является голос председателя.

13.8 В случае если член Совета не может присутствовать лично на заседании по уважительным причинам, то он вправе заблаговременно представить свое мнение по рассматриваемым вопросам в письменной форме, которое приравнивается к участию в заседании Совета

и учитывается при голосовании и принятии решения.

13.9 По решению председателя Совета возможно проведение заочного голосования членов Совета. Решения Совета по итогам проведения заочного голосования принимаются по результатам опроса его членов ответственным секретарем Совета.

13.10 Копии протокола заседания Совета направляются всем членам Совета ответственным секретарем Совета (по электронной почте, если от члена Совета не поступила просьба об ином способе направления ему уведомления) в течение 5 дней после даты проведения заседания Совета.

13.11 По решению председателя из числа членов Совета, а также привлекаемых независимых экспертов могут создаваться комитеты для подготовки отдель-



ных вопросов, относящихся к компетенции Совета.

13.12 Изменение в решения Совета возможно путем принятия нового решения по соответствующему вопросу в установленном настоящим Положением порядке принятия решений Советом.

13.13 В заседании Совета могут принимать участие представители федеральных органов исполнительной власти, а также субъектов естественных монополий с правом совещательного голоса.

13.14 На заседании Совета могут присутствовать заинтересованные граждане и представители средств массовой информации с правом совещательного голоса.

## **14 УЧАСТИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ СОВЕТА В ЗАСЕДАНИЯХ ПРАВЛЕНИЯ ФСТ РОССИИ И В РАБОТЕ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ИЛИ ИНЫХ КОМИТЕТАХ ПРИ СОВЕТЕ ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД»**

14.1 Участие представителей Совета в заседаниях ФСТ России осуществляется следующим образом:

14.1.1 Для представления позиции Совета по инвестиционным программам, тарифам (предложениям по установлению тарифов) в Правление ФСТ России (далее - Правление), направляются три представителя, избираемые из состава Совета на его заседании или определяемые председателем Совета.

14.1.2 Представители Совета участвуют в заседаниях Правления в установленном порядке без права голоса.

14.1.3 Представители Совета имеют право:

- участвовать, с учетом установленных законодательством ограничений в отношении обращения информации ограниченного распространения, в обсуждении предложений по установлению тарифов;

- представлять мнение потребителей и (или) решения Совета на заседании Правления;

- иметь особое мнение по рассматриваемым вопросам;

- при наличии конфликта интересов по рассматриваемым вопросам, член Совета обязан заранее письменно проинформировать участников заседания Правления.

14.1.4 Если кто-либо из представителей Совета, определенных в соответствии с п. 14.1.1., не может присутствовать на заседании Правления по уважительным причинам, он имеет право заблаговременно представить свое мнение по рассматриваемым вопросам в письменной форме, которое приравнивается к участию в заседании.

14.2 Участие представителей Совета в деятельности ОАО «РЖД» осуществляется следующим образом:

14.2.1 Для представления позиции Совета по инвестиционным программам, тарифам (предложениям по установлению тарифов) в инвестиционные или иные

комитеты ОАО «РЖД» при Советах директоров направляются представители из состава Совета, которые избираются на заседании Совета.

14.2.2 Представитель Совета наравне с другими членами инвестиционного или иного комитета, в соответствии с корпоративными решениями, пользуется правом голоса по всем вопросам, рассматриваемым на заседаниях комитета, и имеет право:

- вносить замечания и предложения по повестке дня, порядку рассмотрения и существу обсуждаемых вопросов;

- вносить проекты решений и поправок к ним;

- представлять мнение потребителей и (или) решения Совета по рассматриваемым вопросам на заседании Комитета, которые вносятся в протокол заседания Комитета.

14.2.3 В случае если уполномоченный представитель (представители) не может присутствовать на заседании Инвестиционного или иного комитета по уважительным причинам, он имеет право заблаговременно представить свое мнение по рассматриваемым вопросам в письменной форме, которое приравнивается к участию в заседании.

# ГЛАВА 4

## Планы работы Совета Потребителей ПЛАН РАБОТЫ СОВЕТА ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ПО ВОПРОСАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» И ЕГО ДЗО НА 2016 ГОД

№ п/п	Наименование мероприятия	Содержание мероприятия	Срок
1.	Рассмотрение инвестиционных программ и финансовых планов ОАО «РЖД» и его ДЗО и документов стратегического планирования	1.1. Анализ исполнения инвестиционной программы и финплана ОАО «РЖД» в 2016 году. Оценка достижения целевых параметров инвестиционной программы и финплана Компании.	май - июнь 2016 г.
		1.2. Анализ принятых инвестиционных программ и финансовых планов ДЗО ОАО «РЖД» на 2016 год (АО «ФГК», АО «ОТЛК», ПАО «ТрансКонтейнер», АО «РЖД Логистика», Компания GEFCO, АО «ФПК», ОАО «Центральная ППК» и др). Анализ приоритетных направлений инвестиционных программ, целевых показателей и эффективности программ для потребителей и государственного бюджета. Подготовка заключений по результатам рассмотрения инвестиционных программ и финпланов ДЗО ОАО «РЖД»	июнь - июль 2016 г.
		1.3. Анализ и подготовка заключений в рамках актуализации инвестиционных программ и финпланов ОАО «РЖД» и его ДЗО	в течение года
		1.4. Представление в ОАО «РЖД» заключений по результатам рассмотрения проектов инвестиционных программ крупнейших ДЗО на 2017 год и анализа исполнения инвестиционной программы и финплана ОАО «РЖД» в 2015 году в части достижения целевых показателей и эффективности для потребителей	июнь - август 2016 г.
		1.5. Представление заключений по результатам рассмотрения инвестиционных программ и финпланов ОАО «РЖД» и его ДЗО на Комитет по стратегическому планированию при Совете директоров ОАО «РЖД».	июнь - август 2016 г.
		1.6. Рассмотрение проектов инвестиционных программ и финансовых планов ОАО «РЖД» и его ДЗО на 2018 и плановый период 2018 – 2020 годов и предоставление по ним заключений в Правительственную комиссию по транспорту и в Комитет по стратегическому планированию при Совете директоров ОАО «РЖД» в части целевых показателей и эффективности для потребителей.	сентябрь - ноябрь 2017 г.
		1.7. Участие в обсуждении отраслевых стратегий.	в течение года
2.	Контроль реализации инвестиционных программ и отдельных проектов ОАО «РЖД» и его ДЗО	2.1. Рассмотрение результатов технологического и ценового аудита крупных инвестиционных проектов ОАО «РЖД» (Восточный полигон, БАМ - Транссиб, ВСМ «Москва - Казань», «Развитие МТУ» и др.)	в течение года
		2.2. Подготовка предложений и замечаний по плану проведения технологического и ценового аудита. Представление заключения по результатам рассмотрения в Комитет по приоритетным инвестиционным проектам Совета директоров ОАО «РЖД»	в течение года

№ п/п	Наименование мероприятия	Содержание мероприятия	Срок
		2.3. Контроль за прозрачностью деятельности субъектов естественных монополий. Представление заключения по результатам рассмотрения в Комитет по приоритетным инвестиционным проектам Совета директоров ОАО РЖД». В случае необходимости - вынесение вопроса на заседание Правительственной комиссии по транспорту.	в течение года
		2.4. Рассмотрение вопроса об организационно-правовой и финансовой моделях реализации проекта строительства ВСМ Москва – Казань.	март 2016 г.
		2.5. Рассмотрение вопроса об итогах технологического и ценового аудита инженерных изысканий и проектной документации отдельных мероприятий в рамках реализации проекта строительства ВСМ Москва-Казань	сентябрь-октябрь 2016 г.
3	Долгосрочные программы развития	3.1. Рассмотрение долгосрочных программ развития ОАО «РЖД» и его ДЗО. Анализ мероприятий ДПР.	в течение года
		3.2. Внедрение и согласование КПЭ ДПР с позиции Совета потребителей.	в течение года
		3.3. Представление заключения по результатам рассмотрения долгосрочных программ развития ОАО «РЖД» и его ДЗО в Комитет по стратегическому планированию Совета директоров ОАО «РЖД». В случае необходимости - вынесение вопроса на заседание Правительственной комиссии по транспорту.	в течение года
		3.4. Рассмотрение вопроса о целевой модели рынка пассажирских перевозок.	в течение года
4	Анализ «Затраты-выгоды»	4. Рассмотрение вопроса об использовании cost-benefit анализа при приоритизации инвестиционных проектов.	март-май 2016 г.
5.	Тарифное регулирование	5.1. Разработка и согласование с ФАС России обновленного порядка установления и применения тарифного коридора, а также его величины с целью повышения конкурентоспособности ЖД транспорта и снижения доли транспорта в ВВП	январь-март 2016 г.
		5.2. Анализ номенклатуры грузов, ушедших с ЖД транспорта и классификация причин потери конкурентоспособности ЖД транспорта. Выработка перечня мер тарифного и организационного характера по привлечению грузов на ЖД транспорт совместно с представителями различных групп грузоотправителей	январь-март 2016 г.



№ п/п	Наименование мероприятия	Содержание мероприятия	Срок
		<p>5.3. Рассмотрение вопросов тарифного регулирования на железнодорожном транспорте:  -корректировка финансового плана ОАО «РЖД»;  -рассмотрение проекта индексации тарифов на 2017 год в рамках приказа ФАС о долгосрочной индексации до 2018;  -мониторинг установления и изменения уровня тарифов, применения тарифного коридора на услуги ОАО «РЖД»;  -предложения по вопросам совершенствования тарифной системы в части развития долгосрочного тарифообразования и предоставления скидок в рамках тарифного коридора</p>	сентябрь 2016 г.
		5.4. Подготовка заключения по проекту тарифных решений ОАО «РЖД». Представление заключения на заседание Правительственной комиссии по транспорту и в ФАС России	октябрь 2016 г.
		5.5. Участие в заседаниях Правления ФАС России	в течение года
		5.6. Рассмотрение вопросов тарификации и системы скидок в различных сегментах пассажирских железнодорожных перевозок, в том числе применении динамического ценообразования, подготовка предложений по усовершенствованию	ноябрь 2016 г.
6.	Контроль за операционной эффективностью ОАО «РЖД» и его ДЗО	6.1. Проведение анализа и подготовка заключений по долгосрочным программам развития (в рамках планов актуализации инвестиционных программ либо в случае издания распоряжения Правительства Российской Федерации).	в течение года
		6.2. Проведение анализа документов, регламентирующих систему закупок ОАО «РЖД» и его ДЗО. В случае необходимости - представление заключения на заседание Правительственной комиссии по транспорту.	февраль - апрель 2016 г.
		6.3. Обеспечение прозрачности осуществления закупок: - анализ КПЭ менеджмента ОАО «РЖД» и его ДЗО в связи с их влиянием на систему закупок; - анализ применяемых информационных систем в области закупочной деятельности; - анализ эффективности, результативности процесса закупок; - анализ реализации компаниями холдинга ОАО «РЖД» программ партнерства и иных инструментов поддержки субъектов малого и среднего бизнеса; - анализ закупок у единого поставщика; - анализ деятельности холдинга ОАО «РЖД» по расширению доступа к закупкам субъектов малого и среднего бизнеса.	июль - август 2016 г.
		6.4. Проведение анализа работы с непрофильными и низкорентабельными активами компаний холдинга ОАО «РЖД».	в течение года

№ п/п	Наименование мероприятия	Содержание мероприятия	Срок
7.	Порядок взаимодействия Совета потребителей с Советом директоров и менеджментом ОАО «РЖД»	7.1. Рассмотрение проекта Регламента повышения инвестиционной и операционной эффективности и сокращения расходов ОАО «РЖД».	январь - февраль 2016 г.
		7.2. Рассмотрение корпоративных документов, включая стандарты работы с потребителями, корпоративный стандарт проведения технологического и ценового аудита и т.д.	в течение года
		7.3. Обеспечение участия представителей Совета потребителей в Комитете по стратегическому планированию и Комитете по приоритетным инвестиционным проектам Совета директоров ОАО «РЖД». В случае необходимости - вынесение вопроса на рассмотрение Правительственной комиссии по транспорту.	март - май 2016 г.
		7.4. Совместный доклад Совета потребителей и Комитета по стратегическому планированию на заседании Совета директоров ОАО «РЖД».	в течение года
8.	Рассмотрение параметров качества оказываемых услуг	8.1. Исследование, анализ и подготовка предложений по вопросам удовлетворенности потребителей качеством оказываемых услуг совместно с ВЦИОМ. Направление заключений по результатам рассмотрения в Комитет по стратегическому планированию Совета директоров ОАО «РЖД». В случае необходимости - вынесение вопроса на заседание Правительственной комиссии по транспорту.	в течение года
		8.2. Анализ операционных показателей и технологических решений РЖД, влияющих на работу вагонного парка. Оценка достаточности парка вагонов. Анализ состояния конкуренции в результате консолидации операторов вагонов, обращение в ФАС при необходимости.	апрель-июнь 2016г.
		8.3. Подготовка предложений по совершенствованию КПЭ ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросам удовлетворенности потребителей качеством оказываемых услуг.	в течение года
		8.4. Подготовка предложений по внедрению передовых образцов подвижного состава и развитию тяжеловесного движения для повышения провозной способности наиболее грузонапряженных участков сети РЖД.	в течение года
		8.5. Подготовка предложений по упрощению системы документооборота, процесса планирования перевозок РЖД для повышения клиенториентированности.	в течение года
		8.6. Об удовлетворенности потребителей качеством услуг, предоставляемых ОАО РЖД, его дочерними и зависимыми обществами в сфере пассажирских перевозок.	сентябрь-октябрь 2016 г.
		8.7 Рассмотрение результатов мониторинга об удовлетворенности потребителей плацкартными и иными типами вагонов, эксплуатируемых на сети ОАО "РЖД".	июнь 2016 г.

№ п/п	Наименование мероприятия	Содержание мероприятия	Срок
		8.8. Подготовка предложений по модернизации оборудования и инфраструктуры обслуживания потребителей, предложений по совершенствованию качества и безопасности услуг в области пассажирских перевозок.	в течение года
		8.9. Рассмотрение результатов мониторинга типичных проблем качества и безопасности обслуживания в сфере пассажирских перевозок, влияющих на удовлетворенность потребителей.	июль-август 2016 г
		8.10. Рассмотрение результатов мониторинга об удовлетворённости потребителей вокзальным хозяйством и иными пассажирскими устройствами на сети ОАО "РЖД".	октябрь 2016 г.
		8.11. Подготовка заключений на проекты нормативно-правовых актов Правительства РФ, Минтранса РФ, регулирующих сферу пассажирских перевозок. Рассмотрение локальных актов и решений ОАО «РЖД» и его ДЗО в сфере пассажирских перевозок и оценка их влияния на удовлетворенность услугами Подготовка предложений по совершенствованию отраслевого законодательства для повышения качества услуг и удовлетворенности потребителей.	в течение года
		8.12. Рассмотрение вопросов стандартизации качества работы с потребителями в сфере пассажирских перевозок и определение показателей качества, удовлетворенности потребителей.	декабрь 2016 года
9.	Реализация механизма общественного контроля	9.1. Осуществление контроля над соблюдением стандартов раскрытия информации.	в течение года
		9.2. Подготовка предложений по формам и методам раскрытия информации ОАО «РЖД» и его ДЗО, в том числе по инвестиционным проектам.	в течение года
10.	Взаимодействие с федеральными органами государственной власти	10.1. Обеспечение участия в согласовании и утверждении инвестиционных программ ОАО «РЖД» и его ДЗО. Представление замечаний и предложений.	в течение года
		10.2. Участие в заседаниях профильных комиссий, комитетов, советов, рабочих групп.	в течение года
		10.3. Защита прав и представление интересов потребителей при регулировании грузового и пассажирского железнодорожного транспорта общего пользования.	в течение года
		10.4. Участие в разработке и согласовании нормативно-правовых актов в сфере железнодорожного транспорта и антимонопольного регулирования.	в течение года
		10.5. Анализ последствий принятия нового Устава РЖД с выработкой корректирующих предложений в случае необходимости.	в течение года

№ п/п	Наименование мероприятия	Содержание мероприятия	Срок
		10.6. Оценка целесообразности создания, при необходимости участие в разработке и согласовании концепции Совета рынка железнодорожного транспорта на принципах саморегулирования.	январь-апрель 2016 г.
		10.7. Участие в разработке формирования организационной модели функционирования пассажирского комплекса в дальнем следовании и пригородном сообщении.	первая половина 2016 г.

## ПЛАН РАБОТЫ СОВЕТА ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ПО ВОПРОСАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» И ЕГО ДЗО НА 2017 ГОД

№ п/п	Наименование мероприятия	Содержание мероприятия	Срок
1.	Рассмотрение инвестиционных программ и финансовых планов ОАО «РЖД» и его ДЗО и документов стратегического планирования	1.1. Анализ исполнения инвестиционной программы и финплана ОАО «РЖД» в 2016 году. Оценка достижения целевых параметров инвестиционной программы и финплана Компании.	май - июнь 2017 г.
		1.2. Анализ и подготовка заключений в рамках актуализации инвестиционных программ и финпланов ОАО «РЖД» и его ДЗО.	в течение года
		1.3. Рассмотрение итогов исполнения финпланов и инвестиционных программ крупнейших ДЗО ОАО «РЖД» за 2016 год, а также финпланов и инвестиционных программ на 2017-2019 годы	июнь - декабрь 2017 г.
		1.4. Представление заключений по результатам рассмотрения инвестиционных программ и финпланов ОАО «РЖД» и его ДЗО на Комитет по стратегическому планированию при Совете директоров ОАО «РЖД».	июнь - декабрь 2017 г.
		1.5. Рассмотрение проектов инвестиционных программ и финансовых планов ОАО «РЖД» и его ДЗО на 2018 и плановый период 2018 – 2020 годов и предоставление по ним заключений в Правительственную комиссию по транспорту и в Комитет по стратегическому планированию при Совете директоров ОАО «РЖД», в том числе в части целевых показателей и эффективности для потребителей.	сентябрь - декабрь 2017 г.
		1.6. Участие в обсуждении Стратегии развития железнодорожного транспорта, стратегии развития вагоностроения, иных стратегических документов в соответствии с компетенцией Совета потребителей.	в течение года
2.	Контроль реализации инвестиционных программ и отдельных проектов ОАО «РЖД» и его ДЗО, формирование предложений по повышению эффективности системы ТЦА, согласование результатов ТЦА мероприятий инвестиционных проектов ОАО «РЖД»	2.1. Подготовка предложений и замечаний по плану проведения технологического и ценового аудита по инвестиционным проектам ОАО «РЖД» и его ДЗО, по корректировке типовых технических заданий на проведение ТЦА на различных этапах подготовки и реализации инвестиционных проектов.	в течение года
		2.2. Разработка и согласование с ОАО «РЖД» меморандума, определяющего алгоритм взаимодействия Совета потребителей и ОАО «РЖД» по вопросам ТЦА инвестиционных проектов, включая контроль учета рекомендаций СП.	сентябрь 2017г.
		2.3. Представление заключений Совета потребителей по результатам рассмотрения результатов ТЦА в Комитет по приоритетным инвестиционным проектам Совета директоров ОАО «РЖД».	в течение года
		2.4. Взаимодействие с ОАО «РЖД» по вопросам раскрытия информации об инвестиционной деятельности Компании, включая контроль за внедрением форм раскрытия информации, согласованных 18.08. 2016 г. протоколом №11.	в течение года

№ п/п	Наименование мероприятия	Содержание мероприятия	Срок
		2.5. Регулярный контроль учета ОАО «РЖД» типовых замечаний аудиторов по ТЦА, а также замечаний и предложений Совета потребителей по инвестиционным проектам ОАО «РЖД», подготовка и направление заключений в Комитет по приоритетным инвестиционным проектам Совета директоров ОАО РЖД».	ежеквартально в течение года
3.	Долгосрочные программы развития, Целевые модели	3.1. Рассмотрение актуализированной долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» и его ДЗО. Анализ мероприятий ДПР.	по мере поступления
		3.2. Оценка Советом потребителей КПЭ ДПР.	по мере поступления
		3.3. Представление заключения по результатам рассмотрения долгосрочных программ развития ОАО «РЖД» и его ДЗО в Комитет по стратегическому планированию Совета директоров ОАО «РЖД». В случае необходимости - вынесение вопроса на заседание Правительственной комиссии по транспорту.	по мере поступления
		3.4. Рассмотрение вопросов, связанных с проектом Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года.	в течение года
		3.5. Рассмотрение вопроса о целевой модели рынка пассажирских перевозок.	в течение года
4.	Тарифное регулирование	4.1. Участие в реализации Плана мероприятий по совершенствованию системы тарифного регулирования на перевозку грузов железнодорожным транспортом, утвержденного Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации 10.10.2016г. №7636п-П9, в части разработки основных подходов к формированию новой тарифной системы.	в течение года
		4.2. Участие в заседаниях Межведомственной рабочей группы по разработке модели экономических взаимоотношений секторов экономики и ОАО «РЖД» как перевозчика и владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.	в течение года
		4.3. Участие в подготовке предложений о возможности применения инвестиционных тарифов по отдельным сегментам рынка (инвестиционным объектам, видам грузов, направлениям) грузовых перевозок, сформированных под объекты инвестирования.	I-II кварталы 2017 г.

№ п/п	Наименование мероприятия	Содержание мероприятия	Срок
		<p>4.4. Представление позиции Совета потребителей по вопросам внесения изменений в постановление Правительства Российской Федерации №643 от 05.08.2009г, включая вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- выбора основного метода тарифного регулирования;</li> <li>- долгосрочного тарифного регулирования и индексации тарифов;</li> <li>- установления целевых надбавок к тарифам;</li> <li>- установления границ тарифного коридора;</li> <li>- перераспределения недополученной тарифной выручки, учтенной при формировании финансового плана ОАО «РЖД» на соответствующий период регулирования;</li> <li>- перераспределения финансовых средств, полученных по итогам реализации оптимизационных мероприятий, в течение долгосрочного периода регулирования</li> <li>- другие.</li> </ul>	I-II кварталы 2017 г.
		4.5. Подготовка заключений по проектам тарифных решений ОАО «РЖД» и ФАС России. Представление заключений Совета Потребителей в МРГ по вопросам железнодорожного транспорта, в Правительственную комиссию по транспорту и в ФАС России.	в течение года
		4.6. Участие в заседаниях Правления ФАС России по вопросам тарифного регулирования на железнодорожном транспорте.	в течение года
		4.7. Рассмотрение вопросов тарификации и системы скидок в различных сегментах пассажирских железнодорожных перевозок, в том числе применении динамического ценообразования, подготовка предложений по усовершенствованию.	IV квартал 2017 г.
5.	Мониторинг сокращения расходов ОАО «РЖД» и его ДЗО	5.1. Проведение анализа работы с непрофильными и низкорентабельными активами компаний холдинга ОАО «РЖД».	в течение года
		5.2. Рассмотрение вопросов сокращения расходов ОАО «РЖД» по основным видам деятельности, включая результаты внедрения регламента повышения инвестиционной и операционной эффективности и сокращения расходов ОАО «РЖД».	в течение года
6.	Рассмотрение параметров качества оказываемых услуг	6.1. Анализ операционных и технологических показателей по базовым услугам, оказываемым холдингом ОАО «РЖД»: грузовые и пассажирские перевозки, услуги инфраструктуры (для пассажирских перевозок), ремонт и обслуживание подвижного состава, подготовка предложений по повышению качества услуг.	в течение года
		6.2. Рассмотрение программы повышения эффективности (обновления) локомотивного парка ОАО «РЖД», подготовка предложений по внедрению передовых образцов подвижного состава, развитию тяжеловесного движения для повышения провозной способности наиболее грузонапряженных участков сети РЖД.	в течение года

№ п/п	Наименование мероприятия	Содержание мероприятия	Срок
		6.3. Анализ внедрения проекта Электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» ОАО «РЖД» и подготовка предложений по совершенствованию процедур для потребителей услуг.	в течение года
		6.4. Направление заключений по результатам рассмотрения вышеназванных вопросов в Комитет по стратегическому планированию Совета директоров ОАО «РЖД». В случае необходимости - вынесение вопроса на заседание Правительственной комиссии по транспорту. Подготовка предложений по совершенствованию КПЭ ОАО «РЖД» (менеджмента) и его ДЗО по вопросам удовлетворенности потребителей качеством оказываемых услуг.	в течение года
		6.5 Рассмотрение результатов мониторинга об удовлетворённости потребителей плацкартными и иными типами вагонов, эксплуатируемых на сети ОАО "РЖД".	июнь 2017 г.
		6.6. Подготовка предложений по модернизации оборудования и инфраструктуры обслуживания потребителей, предложений по совершенствованию качества и безопасности услуг в области пассажирских перевозок.	в течение года
		6.7. Рассмотрение результатов мониторинга типичных проблем качества и безопасности обслуживания в сфере пассажирских перевозок, влияющих на удовлетворенность потребителей.	июль-август 2017 г
		6.8. Рассмотрение результатов мониторинга об удовлетворённости потребителей вокзальным хозяйством и иными пассажирскими устройствами на сети ОАО "РЖД".	октябрь 2017 г.
		6.9. Рассмотрение вопросов стандартизации качества работы с потребителями в сфере пассажирских перевозок и определение показателей качества, удовлетворенности потребителей.	декабрь 2017 года
7.	Участие в нормативно-правовой деятельности по совершенствованию законодательства в сферах грузовых и пассажирских перевозок	7.1. Подготовка заключений на проекты нормативно-правовых актов Правительства РФ, Минтранса РФ, регулирующих сферу грузовых перевозок, включая правила перевозок грузов. Рассмотрение локальных актов и решений ОАО «РЖД» и его ДЗО в сфере грузовых перевозок и оценка их влияния на удовлетворенность услугами 7.2. Подготовка заключений на проекты нормативно-правовых актов Правительства РФ, Минтранса РФ, регулирующих сферу пассажирских перевозок. Рассмотрение локальных актов и решений ОАО «РЖД» и его ДЗО в сфере пассажирских перевозок и оценка их влияния на удовлетворенность услугами. Подготовка предложений по совершенствованию отраслевого законодательства для повышения качества услуг и удовлетворенности потребителей.	в течение года  в течение года
8.	Реализация механизма общественного контроля	8.1. Анализ состояния конкуренции на рынке железнодорожных транспортных услуг, подготовка предложений по вопросам защиты конкуренции.	в течение года



№ п/п	Наименование мероприятия	Содержание мероприятия	Срок
		8.2. Подготовка предложений в целях повышения открытости ОАО «РЖД» и его ДЗО, в том числе по совершенствованию форм и порядка раскрытия/опубликования информации, включая инвестиционную деятельность.	в течение года
9.	Взаимодействие с федеральными органами государственной власти	9.1. Обеспечение участия в согласовании и утверждении инвестиционных программ ОАО «РЖД» и его ДЗО. Представление замечаний и предложений.	в течение года
		9.2. Участие в заседаниях профильных комиссий, комитетов, советов, рабочих групп.	в течение года
		9.3. Защита прав и представление интересов потребителей при регулировании грузового и пассажирского железнодорожного транспорта общего пользования.	в течение года
		9.4. Участие в разработке и согласовании нормативно-правовых актов в сфере железнодорожного транспорта и антимонопольного регулирования.	в течение года
		9.5. Участие в оценке регулирующего воздействия нормативно-правовых актов в сфере железнодорожного транспорта.	в течение года
		9.6. Участие в оценке целесообразности создания, и, при необходимости, в разработке и согласовании проекта создания Совета рынка железнодорожного транспорта.	в течение года

# **ПРИЛОЖЕНИЕ**

## **Экспертные заключения Совета потребителей за период 2016 год – I квартал 2017 года**

1. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 01/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по проекту Регламента повышения инвестиционной и операционной эффективности и сокращения расходов ОАО «РЖД»;
2. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 02/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по проекту корпоративного стандарта «Проведение обязательного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ»
3. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 03/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по формам отчетности по контролю за реализацией инвестиционных проектов компании, представленных ОАО «РЖД» письмом от 10.02.2016 ИСХ-2180
4. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 04/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО касательно установления коэффициента 1,134 к тарифам на перевозку нефти и нефтепродуктов в соответствии с пунктом 15.3 Правил применения тарифного коридора (приказ ФСТ России № 398-т/3)
5. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 05/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по проекту Технического задания на проведение ТЦА инженерных изысканий, проектной документации участка Москва-Нижний Новгород ВСМ «Москва-Казань»
6. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 06/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О рассмотрении доработанной организационно-правовой и финансовой моделей реализации инвестиционного проекта строительства «ВСМ Москва-Казань»
7. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 07/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О рассмотрении концепции развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2»
8. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 08/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О рассмотрении бизнес-плана проекта строительства обхода Саратовского узла»
9. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 09/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «Об итогах Технико-ценового аудита 6-ти мероприятий проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей»

10. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 10/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О внесении изменений в законодательство РФ, направленных на страхование ответственности вагоноремонтных предприятий и владельцев железнодорожного подвижного состава»
11. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 11/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О реализации проекта строительства железнодорожной магистрали «Белкомур»
12. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 12/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О проектах финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов»
13. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 13/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О рассмотрении предложений Минтранса России и ОАО «РЖД» об изменениях в нормативно-правовые акты, для обеспечения возможности заключения договоров «take-or-pay» в увязке с конкретными инвестиционными предложениями частных инвесторов»
14. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 14/2016-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу реализации инвестпроекта ОАО «РЖД» «Приобретение тягового подвижного состава» в 2015-2017 гг.
15. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 01/2017-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по проекту создания Северного широтного хода
16. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 02/2017-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО на бизнес-план инвестиционного проекта «Приобретение ОАО «РЖД» тягового подвижного состава»
17. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 03/2017-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу об основных исходных данных и результатах разработки раздела «Организация движения» на участках Восточного полигона и на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна
18. ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 04/2017-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О перспективном тяговом обслуживании и потребном инвентарном парке локомотивов на 2020 и 2025 гг. на участках Восточного полигона и на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна»



## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 01/2016-ЭЗ**

### **Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по проекту Регламента повышения инвестиционной и операционной эффективности и сокращения расходов ОАО «РЖД»**

Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее - Совет потребителей) рассмотрел проект Регламента повышения инвестиционной и операционной эффективности и сокращения расходов ОАО «РЖД» (далее - Регламент) и рекомендует его к принятию.

Регламент достаточно полно и детализировано описывает процесс осуществления инвестиционной и операционной деятельности, и его скорейшее принятие должно способствовать повышению эффективности и сокращению затрат ОАО «РЖД».

В ходе согласительных процедур с участием ОАО «РЖД», Совета потребителей и Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации проект регламента был дополнен рядом важных положений:

1. Проект инвестиционной программы перед направлением в Совет директоров ОАО «РЖД» направляется одновременно на рассмотрение Правления ОАО «РЖД» и Совета потребителей.

2. В процессе ежегодной актуализации Генеральной схемы железных дорог ОАО «РЖД» проект корректировки направляется на рассмотрение Совета потребителей.

3. В пояснительную записку к инвестиционной программе должны быть включены все инвестиционные проекты, в том числе длящиеся, незавершенные, независимо от того, планируется финансировать их завершение или нет. Данные проекты должны содержать информацию об уже понесенных затратах, а также об объеме финансирования, необходимого для их завершения.

4. Пояснительная записка к Инвестиционной программе должна содержать информацию об объеме просроченного капитального ремонта пути, который необходимо произвести.

5. Инвестиционная программа и финансовый план ОАО «РЖД», должны быть увязаны с инвестиционными программами и финансовыми планами дочерних обществ, входящих в холдинг ОАО «РЖД».

Совет потребителей считает необходимым отметить высокий уровень готовности к конструктивному взаимодействию, продемонстрированному ОАО «РЖД» при работе над проектом Регламента.

Председатель  
Совета потребителей

И. А. Южанов



## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 02/2016-ЭЗ**

### **Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по проекту корпоративного стандарта «Проведение обязательного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ»**

Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее - Совет потребителей) рассмотрел проект корпоративного стандарта «Проведение обязательного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ» (далее — Корпоративный стандарт) и рекомендует его к принятию.

Корпоративный стандарт устанавливает порядок проведения обязательного технологического и ценового аудита (далее - ТЦА) инвестиционных проектов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ сметной стоимостью 1,5 млрд. рублей и более, независимо от источника финансирования, одобренных Инвестиционным комитетом ОАО «РЖД», на всех стадиях реализации этих проектов: подготовки и проектирования, реализации (включая поэтапную), сдачи в эксплуатацию и эксплуатации, а также порядок проведения общественного и экспертного обсуждения процедуры и результатов ТЦА.

Целями ТЦА являются разработка предложений по повышению эффективности инвестиционного проекта, оптимизации стоимости его жизненного цикла, сроков реализации, проектных решений, повышение энергоэффективности и экологичности объектов инвестиций с учётом лучшего российского и международного опыта.

Корпоративный стандарт определяет порядок:

- а) выбора инвестиционных проектов, для которых должен проводиться технологический и ценовой аудит;
- б) проведения технологического и ценового аудита инвестиционных проектов, финансируемых за счет собственных и/или привлеченных средств, включая бюджетные;
- в) проведения общественного и экспертного обсуждения реализации и итогов проведенных технологических и ценовых аудитов инвестиционных проектов;
- г) разработки предложений по повышению эффективности инвестиционного проекта, оптимизации стоимости его жизненного цикла, сроков реализации, проектных решений, повышению энергоэффективности и экологичности объектов инвестиций с учётом лучшего российского и международного опыта;
- д) рассмотрения результатов ТЦА и принятия решений по результатам такого рассмотрения уполномоченным органом/лицом ОАО «РЖД».
- е) представления результатов технологического и ценового аудита инвестиционных проектов в Правительство Российской Федерации.

В ходе согласительных процедур с участием ОАО «РЖД», Совета потребителей и Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации с учетом опыта проведения ОАО «РЖД» ТЦА в 2014-2015 годах проект Корпоративного стандарта был дополнен рядом важных положений:

1. Уточнен предмет ТЦА на каждом этапе инвестиционного процесса:

- а) Этап 1: на этапе подготовки (этап формирования инвестиционной заявки и задания на проектирование) инвестиционного проекта;

- б) Этап 2: на этапе проектирования инвестиционного проекта;
- в) Этап 3: на этапе реализации инвестиционного проекта;
- г) Этап 4: на этапе сдачи в эксплуатацию инвестиционного проекта;
- д) Этап 5: на этапе эксплуатации;

2. Расширен и конкретизирован перечень информации и материалов, предоставляемых аудиторам на каждом этапе инвестиционного процесса; определено место ТЦА в процедуре прохождения/согласования инвестиционного проекта;

детализирована процедура проведения общественного и экспертного обсуждения хода подготовки, реализации и итогов ТЦА, включая участие Совета потребителей и Экспертного совета при Правительстве РФ на каждом этапе инвестиционного процесса.

В настоящий момент продолжается работа над типовыми техническими заданиями на проведение ТЦА в целях приведения их в соответствии с Корпоративным стандартом, в том числе в части предмета ТЦА на каждом этапе работ.

Совет потребителей считает необходимым отметить высокий уровень готовности к конструктивному взаимодействию, продемонстрированному ОАО «РЖД» при работе над проектом Корпоративного стан

Председатель  
Совета потребителей



И. А. Южанов



## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 03/2016-ЭЗ**

### **Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по формам отчетности по контролю за реализацией инвестиционных проектов компании, представленных ОАО «РЖД» письмом от 10.02.2016 ИСХ-2180**

Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее - Совет потребителей) рассмотрел поступившие на согласование формы отчетности ОАО «РЖД» по контролю за реализацией инвестиционных проектов компании и считает, что они нуждаются в доработке.

Основным недостатком представленных форм (Форма отчета № 1 «Мероприятия и целевые показатели проекта» и Форма отчета № 2 «График реализации инвестиционного проекта») является их слабая детализация, не позволяющая оценивать состояние проекта непосредственно в процессе его реализации.

Например, в предложенных формах не предусмотрено разделение проектов по группам в зависимости от достигаемых в процессе реализации целей. По мнению Совета потребителей, в формах отчетности проекты должны быть сгруппированы в соответствии с традиционной логикой формирования Инвестиционной программы компании, а именно:

- проекты, связанные с выполнением поручения Президента и Правительства РФ, и «собственные» проекты ОАО «РЖД»;
  - проекты, направленные на обеспечение безопасности, снятие инфраструктурных ограничений, повышение транспортной доступности для населения страны;
  - проекты, направленные на обеспечение безопасности жизнедеятельности, обеспечение технологической устойчивости производственного процесса, и так далее, с последующей детализацией;
- либо в соответствии с предложенными Советом потребителей формами раскрытия информации (в приложении к настоящему письму), в которых проекты группируются следующим образом:

- проекты поддержания и развития инфраструктуры;
- проекты повышения эффективности основной деятельности;
- проекты развития новых направлений;
- проекты обеспечения текущей деятельности.

Также необходимо отметить, что одним из инструментов оценки результатов реализации инвестиционных проектов компании и повышения эффективности использования инвестиционных вложений является достижение ключевых показателей эффективности (КПЭ). В Форме № 1 «Мероприятия и целевые показатели проекта» единственным таким показателем выступает наличие пропускной и провозной способности на определенных участках и перегонах инфраструктуры.

Представляется, что плановых ключевых показателей эффективности от реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» должно быть значительно больше. Это могут быть различные показатели в денежном и натуральном выражении, например, доходы от дополнительных сервисов, экономия по определенным видам расходов, снижение удельных энергозатрат на тягу поездов, снижение выбросов загрязняющих веществ и т.д. Установление плановых КПЭ и их мониторинг (сравнение запланированных и фактических

значений по каждому целевому показателю) позволит проводить анализ текущей ситуации, осуществлять контроль за исполнением инвестиционной программы компании, а также оценивать совокупный экономический эффект от ее реализации.

**Совет потребителей рекомендует доработать представленные формы отчетности с целью повышения их информативности, а именно:**

- предусмотреть более подробную детализацию раскрываемой информации о проектах, в том числе их разделение по группам в соответствии с выбранным принципом;
- установить плановые ключевые показатели эффективности по каждому из проектов с последующим их мониторингом и анализом допущенных отклонений;
- использовать ранее представленные Советом потребителей формы раскрытия информации по инвестиционной программе ОАО «РЖД», как наиболее соответствующие задачам контроля за реализацией инвестиционных проектов Компании и оценки эффективности вложенных инвестиций на каждом этапе жизненного цикла проекта.

Приложение: формы раскрытия информации на 13 листах.

Председатель  
Совета потребителей



И. А. Южанов





## ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 04/2016-ЭЗ

### Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО касательно установления коэффициента 1,134 к тарифам на перевозку нефти и нефтепродуктов в соответствии с пунктом 15.3 Правил применения тарифного коридора (приказ ФСТ России № 398-т/3)

В Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» (далее - Совет потребителей) поступило Заключение ОАО «РЖД» «Об изменении тарифов на перевозки нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом в рамках ценовых пределов в направлении сухопутных погранпереходов и припортовых станций железных дорог Российской Федерации, имеющих экспортный код» (письмо от 29.06.2016г. № ИСХ-Ю639/ЦФТО). В указанном документе предлагается вынести на заседание правления ОАО «РЖД» проект решения об установлении с 09.08.2016г. повышающего коэффициента в размере 1,134 к тарифам на перевозку нефти и нефтепродуктов. При этом в качестве обоснования данного решения использован пункт 15.3 Приказа ФСТ от 18 декабря 2012 г. № 398-т/3 «Об утверждении правил и условий применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (максимального и минимального уровней)» (далее - Правила):

*«Превышение уровня тарифов на грузовые транзитные перевозки на отдельных направлениях на 5% и более уровня тарифов на экспортные перевозки грузов в сопоставимых условиях перевозок (в том числе, по роду груза, весу груза, дальности перевозки, типу подвижного состава (контейнера, контрейлера и иной транспортной единицы (средства)).*

*При этом увеличение уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов допускается при осуществлении транзитных и экспортных перевозок в направлении российских железнодорожных станций, расположенных в одном и том же федеральном округе или смежном с ним.*

*В данном случае допускается повышение уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов по направлениям перевозок, родам грузов и типам подвижного состава (контейнеров, контрейлеров и иных транспортных единиц (средств)), а также в зависимости от расстояния перевозки, при наличии альтернативных маршрутов доставки грузов (в том числе железнодорожным транспортом)».*

Применение повышающего коэффициента по верхней границе тарифного коридора обосновывается тем, что по оценке ОАО «РЖД» уровень тарифов на транзитные перевозки нефти и нефтепродуктов более чем на 13,4% превышает уровень тарифов на экспортные перевозки. Не представляется возможным проанализировать данное утверждение, так как расчеты в заключении ОАО «РЖД» представлены не были.

В случае принятия правлением ОАО «РЖД» предложенного решения, коэффициент будет действовать до 31 декабря 2016г. с возможностью пролонгации на весь период действия утвержденных Приказом ФСТ России № 423-т/3 (в редакции от 18.03.2016г.) ценовых пределов тарифного коридора (действуют до 31 декабря 2018г. включительно).

Совет потребителей считает неправомерным применение пункта 15.3 Правил в качестве обоснования для повышения тарифов по следующим причинам:

1. Все транзитные тарифы формируются на базе МТТ (международного транзитного тарифа), валютой которого является швейцарский франк. Начисление провозных платежей за транзитные перевозки грузов по российским железным дорогам осуществляется в валюте тарифа — швейцарских франках, которые пересчитываются в рубли по курсу, установленному Центральным Банком Российской Федерации на дату приема груза к перевозке. Валютой Прейскуранта 10-01 является российский рубль. Представляется некорректным сравнивать рублевый тариф на экспортные перевозки и транзитный тариф, величина которого при пересчете на рубли напрямую зависит от текущего курса российской валюты к швейцарскому франку (доллару США). При этом принципы формирования тарифных ставок на транзитные перевозки и их уровень остаются из года в год практически неизменными. Таким образом, превышение уровня транзитного тарифа на перевозки нефти над экспортным тарифом объясняется исключительно снижением курса рубля по отношению к валюте транзитных перевозок. Включение пункта 15.3 в Правила является грубой методологической ошибкой, поскольку фактически вводит возможность изменять уровень тарифов Прейскуранта 10-01 по решению ОАО «РЖД» в зависимости от курса рубля Российской Федерации к валютам иностранных государств.

2. Пункт 15.3 не может быть применен к экспортным перевозкам нефтегрузов через российские порты, так как на аналогичных транзитных направлениях перевозок из Казахстана в третьи страны через российские порты в соответствии с договором о Евразийском экономическом союзе применяется унифицированный тариф страны, через которую проходит транзитный коридор, т.е. действуют рублевые ставки на экспортные перевозки Прейскуранта 10-01

3. Решение ОАО «РЖД» распространить действие повышающего коэффициента к тарифам **на все направления** экспортных перевозок нефти и нефтепродуктов противоречит действующей редакции абзаца 2 пункта 15.3, в соответствии с которым сравниваются тарифные условия транзитных и экспортных перевозок в направлении железнодорожных станций, расположенных **в одном федеральном округе или смежном с ним**. Маршруты транзитных перевозок имеют узконаправленный «струйный» характер, пролегают исключительно по территории Европейской части России и не затрагивают восточные регионы страны. Таким образом, для экспортных перевозок в направлении Дальневосточных портов и сухопутных погранпереходов отсутствуют основания для установления повышающего коэффициента к тарифу в соответствии с пунктом 15.3.

Эксперты Совета потребителей также отмечают наличие дискриминационного принципа, заложенного в абзаце 2 пункта 15.3, и видят потенциальные риски для грузоотправителей в случае его применения. Грузоотправители - экспортеры, находящиеся в разных федеральных округах, могут оказаться в неравных условиях, так как уровень тарифа может быть повышен только для грузоотправителей федеральных округов, имеющих выход к морской или сухопутной границе страны, или смежных с ними.

4. Не может быть реализован заложенный в пункте 15.3 принцип сопоставимости условий при транзитных и экспортных перевозках из-за разницы масштабов перевозок. Транзит несопоставим с экспортом по наименованию грузов, объемам, направлениям и средней дальности перевозок. Например, объем транзитных перевозок нефти и нефтепродуктов в 2015 году был меньше объемов экспорта более чем в 18 раз. Доля экспортных перевозок, совпадающих по направлениям с транзитными, составляет не более 1% от всего российского экспорта.

5. Не может быть реализовано заложенное в пункте 15.3 условие по наличию альтернативных маршрутов доставки грузов. Так как понятие альтернативного маршрута и критерии, в соответствии с которыми маршрут может быть признан альтернативным, Правилами не раскрываются, допускается возможность произвольного толкования данного термина и признания любого потенциально существующего варианта перевозки груза альтернативным маршрутом.

Учитывая вышеизложенное, Совет потребителей считает, что условия применения

пункт 15.3 в действующей редакции Правил не могут являться обоснованием для увеличения уровня тарифов на экспортные перевозки грузов, так как не могут быть выполнены.

В настоящий момент завершается работа над новой редакцией Правил, Совет потребителей предлагает упразднить пункт 15.3, как методологически неверный. В случае необходимости сохранения для ОАО «РЖД» права повышать тариф в отдельных специфических случаях (либо в политических целях), например, при перевозках в направлении анклава Российской Федерации - города Калининграда и его области, условия применения пункта 15.3 должны быть сформулированы в новой редакции Правил таким образом, чтобы исключить возможность двойного толкования и злоупотреблений со стороны ОАО «РЖД» при использовании механизма установления повышающих тарифов в рамках ценовых пределов.

Председатель  
Совета потребителей



И. А. Южанов



## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 05/2016-ЭЗ**

### **Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по проекту Технического задания на проведение ТЦА инженерных изысканий, проектной документации участка Москва-Нижний Новгород ВСМ «Москва-Казань»**

Проект Технического задания на проведение ТЦА инженерных изысканий, проектной документации участка Москва-Нижний Новгород ВСМ «Москва-Казань» (далее – проект ТЗ на ТЦА) рассмотрен Советом потребителей по вопросам ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее – Совет потребителей) с учетом положений следующих документов:

- Проекта Корпоративного стандарта «Проведение обязательного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ» (далее – проект Корпоративного стандарта) ,

- Отчёта по Договору № 100 / ТАС-2014-00064 от 18 марта 2014 г. «Оказание услуг по проведению публичного технологического и ценового аудита обоснования инвестиций в строительство объекта Высокоскоростная железнодорожная магистраль «Москва – Казань – Екатеринбург» (ВСМ-2) участок Москва – Казань» (далее – Отчет по ТЦА обоснования инвестиций).

Совет потребителей рекомендует доработать ТЗ на ТЦА с учетом следующих замечаний:

1. По разделу 3 « Предмет услуг».

1.1. В предмете технологического аудита используется понятие

«обоснование выбора... решений...» в отличие от предлагаемого в п. 40а) проекта Корпоративного стандарта «обоснованности выбора... решений...», что влечет за собой иное толкование предмета оказываемых услуг. Обоснованность обозначает доказанность, мотивированность данного выбора (аудит правильности выбора), а обоснование предполагает совокупность доводов в поддержку уже осуществленного выбора (т.е. презюмируется, что выбор осуществлен, и осуществляется только аудит доводов, приводимых в поддержку данного выбора).

1.2. В комплекте анализируемых документов отсутствует Техническое задание на ТЦА обоснования инвестиций в строительство объекта Высокоскоростная железнодорожная магистраль «Москва – Казань – Екатеринбург» (ВСМ-2) участок Москва – Казань» (первого этапа проекта), поэтому мы не знаем, была ли ранее поставлена задача перед аудиторами оценить целесообразность реализации инвестиционного проекта. Исходя из имеющегося Отчета, можно предположить, что такая задача не ставилась и оценка целесообразности не проводилась. Поэтому, в соответствии с п. 39 проекта Корпоративного стандарта анализируемый проект Технического задания должен включать в себя оценку целесообразности реализации инвестиционного проекта, обоснованности его целевых параметров и ключевых показателей эффективности, полноты, корректности и актуальности обосновывающих документов, использованных при их подготовке методик и исходных данных, включая прогноз пассажиро- и грузопотоков, синхронизацию проекта со смежными инвестиционными проектами/отраслями, документами стратегического планирования Российской Федерации и ее субъектов.

Учитывая, что проектом ТЗ предполагается проведение ТЦА инженерных

изысканий и проектной документации ограниченного участка ВСМ – Москва-Нижний Новгород, согласно п. 41 проекта Корпоративного стандарта при проведении ТЦА проектной документации отдельного объекта в составе укрупненного инвестиционного проекта предметом технологического аудита является оценка целесообразности реализации данного объекта инвестиций, его синхронизация с другими объектами инвестиций, входящими в инвестиционный проект, а также объектами существующей инфраструктуры.

Обращаем внимание, что Типовое техническое задание на проведение ТЦА инвестиционного проекта на этапе проектирования (приложение № 2 к проекту Корпоративного стандарта) в качестве основной цели технологического и ценового аудита инвестиционного проекта также указывает анализ обоснованности инвестиционного проекта, влияния проекта на эффективность деятельности ОАО «РЖД» (пропускная способность, средняя скорость движения, объем погрузки, грузооборот, пассажирооборот, безопасность движения и т.п.). К сожалению, это не нашло отражения в анализируемом проекте ТЗ.

1.3. В п. 3.1. раздела «Предмет услуг» (технологический аудит) не предусмотрено проведение «оценки безопасности, современности и актуальности предлагаемых технологий, с учетом требований, необходимых для функционирования объектов капитального строительства, оценка альтернативных технологических решений, сравнительный анализ альтернативных вариантов технических и технологических решений по критерию минимизации стоимости жизненного цикла инвестиционного проекта/объекта инвестиций, оценка полноты, корректности и актуальности проектной документации, использованных при её подготовке методик и исходных данных» (п. 40г) проекта Корпоративного стандарта).

1.4. В п. 3.2. раздела «Предмет услуг» (ценовой аудит) не учтено, что оценка финансово-экономических показателей инвестиционного проекта осуществляется в соответствии с представленным обоснованием экономической целесообразности (п. 42а) проекта Корпоративного стандарта).

1.5. Предлагаем дополнить предмет аудита анализом обоснованности выбора этапности реализации проекта.

2. По разделу 4. «Исходные данные. Требования к услугам».

2.1. В составе передаваемой для проведения ТЦА исходной документации отсутствуют (не упомянуты):

- программа выполнения инженерных изысканий для разработки проектной документации (на которую есть ссылка в п. 5.1.1.)

- произведенные расчеты в редактируемом формате или формате программного обеспечения, в котором они производились;

- документация по объектам инвестиций в составе инвестиционного проекта, предусматривающим затраты по капитальным вложениям, не связанным с капитальным строительством;

- рабочая документация по объектам инвестиций (при наличии);

- заключенные договоры на осуществление работ по реализации инвестиционного проекта (при наличии).

- рабочая документация (при наличии);

- исходные данные для проектирования;

- заключение ведомственной экспертизы ОАО «РЖД»;

- ведомственные нормативные документы, отсутствующие в открытом доступе, на основании которых разрабатывался проект;

- Задание на ТЦА первого этапа и Отчёт по Договору № 100 / TAS-2014-00064 от 18 марта 2014 г. «Оказание услуг по проведению публичного технологического и ценового аудита обоснования инвестиций в строительство объекта Высокоскоростная

железнодорожная магистраль «Москва–Казань–Екатеринбург» (ВСМ-2). Участок Москва–Казань».

2.2. Важно уточнить и подробно указать, что входит в передаваемое в составе исходной документации «Обоснование инвестиций в строительство высокоскоростной магистрали «Москва-Казань-Екатеринбург» (ВСМ 2). Участок Москва-Казань (2013г.)» (п. 4.1.12 проекта ТЗ) и является ли данный документ требуемымк представлению в соответствии с пп. ж) п. 45 проекта Корпоративного стандарта обоснованием экономической целесообразности, объема и сроков осуществления капитальных вложений, подготовленным в соответствии с действующими в ОАО «РЖД» нормативными требованиями.

3. По разделу 5.«Содержание услуг»:

3.1. В ходе ТЦА Исполнителем должны осуществляться (однако проектом ТЗ не предусмотрено):

- анализ основных технологических и экономических рисков инвестиционного проекта (п. 6.8. Типового ТЗ (Приложение № 2 к проекту Корпоративного стандарта)),

- анализ обоснованности состава работ по инвестиционному проекту проекта (п. 6.9. Типового ТЗ (Приложение № 2 к проекту Корпоративного стандарта)), кроме указанной в проекте ТЗ оценки оптимальности выбора трассы и площадок для размещения отдельных пунктов, с указанием экологических, техногенных, логистических рисков и рисков ресурсного обеспечения,

- анализ обоснованности стоимости инвестиционного проекта (п. 6.11. Типового ТЗ (Приложение № 2 к проекту Корпоративного стандарта)),

- оценка финансово-экономических показателей инвестиционного проекта в соответствии с представленным обоснованием экономической целесообразности (п. 42 а) проекта Корпоративного стандарта),

- анализ параметров финансовой модели (экономического обоснования) инвестиционного проекта (п. 6.13. Типового ТЗ (Приложение № 2 к проекту Корпоративного стандарта)),

- SWOT-анализ (п. 6.14. Типового ТЗ (Приложение № 2 к проекту Корпоративного стандарта)),

- обоснованность выбора тягового подвижного состава на основе анализа рассмотренных вариантов и его влияние на другие характеристики проекта,

- обоснованность оценки / необходимость актуализации пассажиропотока, включая влияние на существующие и альтернативные виды.

Представляется целесообразным ввести:

- в п.5.1.2. абз.1 конкретизацию по оценке обоснованности варианта вхождения ВСМ в Москву как обособленной линии (предназначенной для движения только высокоскоростных поездов), в сравнении с вариантами ее функционирования как необособленной линии (предназначенной для проезда других видов пассажирского движения);

- п.5.1.2. абз.2 изложить в следующей редакции: «Обоснованность выбора пунктов обслуживания для поездов ВСМ»;

- в п.5.1.2. абз.3 конкретизацию по оценке обоснованности прохождения трассы через Владимир по новому северному обходу, в сравнении с прохождением трассы по существующей инфраструктуре;

- п. 5.2.1 изложить в следующей редакции: «Анализ применяемых базовых технологических платформ, технических характеристик и параметров эксплуатируемого подвижного состава на высокоскоростных железнодорожных магистралях стран Европы и Азии». Перенести часть пункта 5.2.1, посвященного изучению передового опыта строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей, в раздел 5.1, где рассматриваются вопросы инфраструктурных решений;

- п. 5.2.2 изложить в следующей редакции: «Оценку и сравнительный анализ базовых технологических платформ и технических требований, предъявляемых к высокоскоростному подвижному составу, на проведенных и объявленных тендерах на закупку»;

- уточнить пункт 5.2.10, заменив формулировку «при разработке и эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта» на «при закупке и эксплуатации подвижного состава».

Также, по мнению Совета потребителей, в процессе ТЦА на этапе проектирование следует провести оценку аудитором практики ОАО «РЖД» по устранению на этапе проектирования замечаний аудиторов, сделанных на подготовительном этапе проекта (см. Отчет по ТЦА обоснования инвестиций).

Совет потребителей считает необходимым отметить высокий уровень готовности к конструктивному взаимодействию, продемонстрированному ОАО «РЖД» при работе над проектом Технического задания.

Председатель  
Совета потребителей



И. А. Южанов



## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 06/2016-ЭЗ**

### **Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О рассмотрении доработанной организационно-правовой и финансовой моделей реализации инвестиционного проекта строительства «ВСМ Москва-Казань»**

В соответствии с письмом от 22.07.2016г. № ИСХ-13010 и пунктом 1 перечня поручений Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича № АД-П9-3096 от 26 мая 2016г., Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее - Совет потребителей) рассмотрел обновленную организационно-правовую и финансовую модели ВСМ «Москва-Казань» и первого этапа реализации ВСМ «Москва-Казань» - участка «Москва-Нижний Новгород» и сообщает следующее.

Совет потребителей в целом позитивно оценивает проект строительства высокоскоростной магистрали «Москва-Казань» (далее - ВСМ «Москва - Казань»).

В то же время, необходимо указать на ряд замечаний к представленным материалам проекта.

Следует отметить, что актуализированная финансовая модель проекта ВСМ «Москва-Казань» содержит изменения, отражающие ранее данные рекомендации Совета потребителей о необходимости увеличения доли акционерного финансирования по отношению к заемному финансированию в структуре капитала. На данный момент оба этапа проекта предусматривают акционерное финансирование на уровне 20-25%, что считается приемлемым для инфраструктурных проектов. К положительным изменениям финансовой модели проекта следует отнести диверсификацию источников привлечения негосударственного финансирования («Шелковый путь», China Development Bank, средства германских инвесторов), что снижает риски проекта.

Вместе с тем, по мнению разработчиков проекта, структура финансирования, возможно, потребует корректировки в ходе переговоров с инвесторами. Второй этап реализации проекта ВСМ «Москва-Казань», участок «Нижний Новгород - Казань», предполагает возможность снижения доли акционерного финансирования до 10% в соответствии с рамочным предложением инвесторов ФРГ. Такой уровень соотношения debt/equity является приемлемым для инфраструктурных проектов на сложившихся развитых рынках, но представляется нерелевантным для российских условий, так как может потребоваться государственная поддержки РФ по долговым инструментам, используемым для финансирования проекта.

Кроме того, базовая структура финансирования проекта предполагает привлечение средств Фонда Национального Благосостояния (ФНБ) как в акционерный, так и в заемный капитал в общем объеме 150 млрд. рублей (12,5% от общей стоимости строительства). Данный фактор можно отнести к рискам данной модели проекта в связи с возможностью перераспределения Правительством РФ средств ФНБ на иные цели, например, для финансирования дефицита федерального бюджета РФ в 2017 году. Вместе с тем следует отметить, что ОАО «РЖД» в настоящее время прорабатывает сценарий замещения средств ФНБ кредитами международных банков развития и коммерческих банков.

Следует обратить внимание на то, что в настоящее время стоимость долговых



инструментов находится на историческом минимуме, что отражено в текущей финансовой модели проекта. Однако в перспективе существует значительный риск увеличения стоимости долгового финансирования с плавающей процентной ставкой. При этом в настоящее время отсутствуют источники долгосрочного кредитного финансирования в рублях по фиксированной ставке. Данные риски не отражены в финансовой модели проекта. ОАО «РЖД» проводит работу по определению источников рефинансирования используемых долговых инструментов на привлекательных условиях в связи со значительным снижением рисков Проекта после запуска магистрали в эксплуатацию.

Требуется уточнения состав участников Консорциума, который выступит Концессионером для проекта среди поставщиков оборудования и материалов, негосударственных пенсионных фондов, госбанков, а также статус участия в проекте Внешэкономбанка и Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ).

В представленных ОАО «РЖД» документах нет данных о том, соблюдены ли сроки формирования Консорциума. Ранее в качестве сроков указывался июнь 2016г.

Прогнозный рост пассажиропотока, представленный в модели, является оптимистичным. Представленный пассажиропоток включает в себя не только пассажиров ВСМ, но и трафик от эксплуатации ускоренных региональных и ночных поездов по созданной инфраструктуре. Согласно уточненному прогнозу в 2030 году пассажиропоток составит 15,864,780 человек. Кроме того, планом предусмотрен дальнейший рост пассажиропотока еще на 50% к 2050 году (поезда при 100% загрузке должны будут ходить каждые 20 мин). Данные предположения выглядят крайне амбициозными.

Представляется некорректным использование данных 2012г. в качестве базового прогноза пассажиропотока, необходима его корректировка с учетом данных за более поздние годы.

В то же время отмечаем, что ОАО «РЖД» предполагает актуализировать сведения о пассажиропотоке проекта в рамках технического задания на проведение работ по техническому и ценовому аудиту проектной документации высокоскоростной магистрали с целью последующей актуализации финансовой модели проекта.

Требуется изменения подход к управлению рисками проекта.

Риск невозврата инвестиций снижается путем выплаты концедентом минимального гарантированного дохода (МГД) путем заключения прямого соглашения между концессионером, концедентом и кредитором и гарантией государства возвратности инвестированных средств с определенной нормой доходности. В данном случае государственная гарантия видится излишней с учетом наличия такого инструмента снижения риска невозврата инвестиций как МГД.

Риск недозагруженности магистрали также лежит на концеденте, при этом в материалах упоминается о том, что размер МГД фиксированный. Необходимо уточнение, как концессионеру будет компенсироваться разница между фактическим и необходимым для обеспечения окупаемости проекта доходом при отклонении пассажиропотока от прогнозного значения.

С учетом того, что ключевые риски проекта, в том числе валютный (при росте курса более чем на 10%), принимает на себя концедент, предлагаем пересмотреть подход к управлению рисками в пользу их перераспределения между концессионером и концедентом. Так, предлагается рассмотреть опции по минимизации части рисков путем структурирования договорных взаимоотношений с генеральным подрядчиком проекта на принципах «под ключ» (EPC) с финансированием этапов работ за счет его собственных оборотных средств. Также возможно привлечение банков и финансовых институтов на этапе структурирования договора генерального подряда для целей минимизации соответствующих рисков.

Риски неполучения либо удорожания заемных средств, а также валютные риски, диктуют необходимость более тщательного анализа этапности (фаз) осуществления проекта. В условиях возможного дефицита инвестиционных ресурсов необходимо

предусмотреть варианты ввода в эксплуатацию не линии целиком, а её отдельных участков, с проследованием высокоскоростных поездов частично по существующей (в том числе реконструируемой) инфраструктуре ОАО «РЖД». Рекомендуется, в ходе анализа по каждому участку линии (необходимо более дробное деление, чем указанные в материалах фазы «Москва - Нижний Новгород» и «Нижний Новгород - Казань») сопоставить предполагаемые инвестиции с получаемыми от ввода каждого участка результатами (как по времени в пути, пассажиропотоку, так и по экономическим показателям), с выбором для первоочередной реализации тех из них, по которым соотношение инвестиций и результатов окажется наилучшим.

Заместитель  
Председателя Совета потребителей



К.В. Янков



СОВЕТ  
ПОТРЕБИТЕЛЕЙ  
ПО ВОПРОСАМ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД»

## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 07/2016-ЭЗ**

### **Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О рассмотрении концепции развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2»**

В соответствии с письмом от 24.08.2016 № П9-42401 Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее - Совет потребителей) рассмотрел проект Концепции создания Международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» в пределах своей компетенции. Совет потребителей рекомендует доработать проект Концепции в части уточнения вопросов достаточности пропускной способности участков Транссибирской магистрали для перевозок грузов по международным транспортным коридорам (далее - МТК) с учетом перспективных маршрутов, источников финансирования работ по модернизации железнодорожной инфраструктуры и проектируемых тарифов на железнодорожные перевозки в рамках МТК.

Развитие железнодорожной инфраструктуры проекта развития МТК предлагается осуществлять в рамках реализуемого комплексного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей». В то же время, часть мероприятий (например, развитие железнодорожной станции Гродеково) не предусмотрены утвержденным Детальным планом мероприятий по реализации вышеуказанного инвестиционного проекта. Кроме того, необходимо исследовать вопрос наличия свободной пропускной способности магистрали, включая обеспечение перевозок тепловозной тягой, с учетом вновь образуемого на МТК грузопотока. При необходимости дополнительных инвестиций в целях реализации проекта развития МТК следует оценить их экономическую эффективность для ОАО «РЖД», в том числе с учетом планируемой замены транзитных тарифов на перевозки на внутрироссийские тарифы и применяемой индексации к перевозкам из Китая/в Китай.

Строительство железнодорожных путей от порта Зарубино до ЖД1П1 Махалино предполагается осуществлять в рамках государственно-частного партнерства с привлечением внебюджетных источников. Срок реализации проекта 2017 - 2025 гг. С учетом привлечения частных инвестиций следует рассмотреть и согласовать с ОАО «РЖД» вопрос о формировании железнодорожных тарифов на перевозки по МТК.

Совет потребителей считает необходимым при дальнейшей проработке и реализации Концепции синхронизировать её мероприятия с инвестиционной программой ОАО «РЖД», а также действующими и планируемыми тарифными условиями перевозок на отдельных участках БАМа и Транссиба.

Заместитель  
Председателя Совета потребителей

К.В. Янков



## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 08/2016-ЭЗ**

### **Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О рассмотрении бизнес-плана проекта строительства обхода Саратовского узла»**

В соответствии с письмом от 15.08.2016г. № ИСХ. 14793 и пунктом 15 перечня поручений Заместителя Председателя Правительства А.В. Дворковича № АД-П9-92пр от 10.06.2016г., Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее - Совет потребителей) рассмотрел бизнес-план проекта строительства обхода Саратовского узла и сообщает следующее.

Основным риском для реализации проекта остается неопределенность источников финансирования. При этом, основную часть инвестиций (25,9 млрд. руб.) необходимо осуществить уже в 2018-2021 гг. ОАО «РЖД» отмечает, что уточнение данных затрат будет осуществляться в рамках рассмотрения инвестиционной программы ОАО «РЖД» на будущий период на заседаниях Совета директоров ОАО «РЖД» и Правительства Российской Федерации.

Проект является важным для освоения перспективного грузопотока в сторону портов Азово-Черноморского бассейна. В случае отказа от его реализации этот грузопоток не будет освоен даже с учетом альтернативных вариантов транспортировки, указанных в бизнес-плане проекта.

Экспертами Совета потребителей отмечено, что в проекте рассмотрены только мероприятия, связанные со строительством западного обхода Саратовского узла Приволжской дороги. При этом отмечается необходимость усиления устройств электроснабжения на подходах к Саратову со стороны станций Громово, Красовка и Петров Вал. Однако информации относительно реализации мероприятий по усилению устройств электроснабжения, срокам их реализации и источникам финансирования в проекте не содержится.

Второй этап реализации проекта (2021-2025 гг.) оценивается в 5,1 млрд. руб. и предполагает, в частности, строительство, электрификацию второго пути на линии Липовский - Курдюм - Ивановский. По его итогам, пропускная способность обхода Саратовского узла вырастет до 154 пар грузовых поездов в сутки. Однако по данным ОАО «РЖД» перспективный грузопоток в данном направлении к 2025 г. составит 136 млн. тонн в год, что недостаточно для целевой пропускной способности проекта к 2025 г. Данные о целевых показателях пропускной способности проекта к 2025 г. требуют уточнения.

Выбор «альтернативных вариантов» реализации проекта (раздел 6 бизнес- плана) представляется недостаточно проработанным.

Так, во-первых, в рассматриваемых вариантах начальной станцией принята ст. Новоперелюбская, которая является промежуточной станцией на участке Пугачевск - Красногвардеец, эксперты Совета потребителей отмечают, что корректнее было бы начальной станцией указывать ст. Красногвардеец.

Во-вторых, в качестве альтернативных не рассмотрены следующие варианты:

- а) Звезда - Пугачевск - Ершов, предполагающий выход как на главный ход Сызрань - Самара - Кинель, так и на грузовой обход Самары;
- б) Ершов-Пугачевск-Красногвардеец;

в) Вариант проследования через инфраструктуру КТЖ (Урбах - Ершов - Уральск - Илецк-2 - Оренбург) с учётом вступления Казахстана в Таможенный союз и ЕврАзЭС и отсутствия таможенного контроля на российско - казахстанской границе.

Предлагаемое решение усиливает направление Сызрань - Саратов - Волгоград без учёта «узких мест» к северу и востоку от Сызрани: Александровский мост (участок Октябрьск - Безенчук) на главном ходу Сызрань - Самара, отсутствие планов по электрификации и усилению Ульяновского узла.

Предлагается повторно рассмотреть дополнительные возможные альтернативные варианты с выходом, как через Анисовку, так и через Верхний Баскунчак (на Звезду, либо на Красногвардеец, либо на Оренбург), которые позволят избежать перегрузки Александровского моста и/или Ульяновского узла, а также сократят длину ряда маршрутов.

Таким образом, учитывая значимость проекта для освоения перспективных грузопотоков к портам Азово-Черноморского бассейна, Совет потребителей считает необходимым в ходе обсуждения инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2017-2019 гг. детально проработать вопрос об источниках финансирования строительства обхода Саратовского узла, а при разработке проектной документации целесообразно рассмотреть все возможные альтернативные варианты реализации проекта по обходу Саратовского узла с учетом итоговых потребных сумм инвестиций и будущих эксплуатационных расходов.

Заместитель  
Председателя Совета потребителей



К.В. Янков



## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 09/2016-ЭЗ**

### **Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «Об итогах Техничко-ценового аудита 6-ти мероприятий проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей»**

В соответствии с письмом от 15.08.2016 г. № ИСХ-369/ЦУИП Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее - Совет потребителей) рассмотрел материалы об итогах Техничко-ценового аудита (далее - ТЦА) 6-ти мероприятий проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» и сообщает следующее.

В материалах аудитора представлена максимально возможная экономия по 6 объектам в сумме 0,8 млрд. руб., что составляет 9% от сметной стоимости.

В то же время, в ходе обсуждения было отмечено, что в результате совместной работы аудитора с ОАО «РЖД» размер экономии может вырасти до 1,5 млрд. руб. (16% от сметной стоимости).

Такой экономии можно достичь за счет реализации проекта «Строительство второго главного пути на перегоне Тайшет-Тагул Красноярской железной дороги» в два этапа и принятого решения заменить строительство второго пути в рамках первого этапа реализации проекта на двухпутную вставку. Решение о реализации второго этапа проекта будет приниматься после 2020 г.

Совет потребителей обращает внимание, что в отчетах аудитора («Ким и партнеры») есть данные только по общей возможной экономии по каждому из объектов и отсутствуют данные по возможной экономии по каждому из представленных замечаний аудитора.

Следует отметить, что для более качественного анализа итогов ТЦА, необходима большая детализация экономических эффектов, о которых сообщает в своем отчете аудитор наряду с информацией об учтенных ОАО «РЖД» замечаниях.

По информации представителей ОАО «РЖД» аудитор совместно с Заказчиком и проектными институтами проводят работу над корректировкой стоимости. Полную информацию о сумме возможной экономии по представленным объектам с учетом замечаний аудитора ОАО «РЖД» может представить в 3-х месячный срок.

Совет потребителей отмечает необходимость распространения типизированных замечаний аудитора на объекты, которые пока не прошли ТЦА и находятся в стадии проектирования либо строительства. Кроме того, целесообразно перейти от ежегодного обобщения типизированных замечаний к постоянной актуализации списка таких замечаний и созданию системы взаимодействия ответственного департамента ОАО «РЖД» с проектировщиками и контроля учета замечаний аудиторов.

Для обеспечения устойчивой обратной связи по комплексу вопросов, связанных с учетом со стороны ОАО «РЖД» итогов ТЦА, а также для более эффективного

взаимодействия в рамках общественно-экспертных обсуждений итогов проведенных ТЦА, Совет потребителей считает целесообразным совместно с Экспертным советом при Правительстве РФ и ОАО «РЖД» разработать регламент обсуждений и учета итогов ТЦА, либо внести изменения в действующие нормативные акты.

Заместитель  
Председателя Совета потребителей

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping loops and lines, positioned above a horizontal line.

К.В. Янков



## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 10/2016-ЭЗ**

### **Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О внесении изменений в законодательство РФ, направленных на страхование ответственности вагоноремонтных предприятий и владельцев железнодорожного подвижного состава»**

**Основание:** протокол заседания Комитета по удовлетворенности потребителей качеством услуг ОАО «РЖД» и его ДЗО в сфере эксплуатации и ремонта подвижного состава от 08 сентября 2016 г. № 02-КГПС/2016.

**Исходные данные:** письмо ОАО «РЖД» от 30.05.2016 г. № ИСХ – 9441.

При подготовке экспертного заключения были проанализированы данные:

- доклада заместителя начальника департамента ЦВ ЦДИ ОАО «РЖД» Белюгина В.Н.;
- информационного сообщения начальника управления страхования ответственности ЖАСО Сошина Е.Ю.;

#### **Результаты проведенного анализа.**

**1. О предлагаемой ОАО «РЖД» модели обязательного страхования ответственности владельцев подвижного состава, ремонтных предприятий.** Предложено внести изменения в законодательство РФ, предусматривающее установление обязанности вагоноремонтных предприятий и владельцев железнодорожного подвижного состава страховать свою ответственность.

Предлагаемая модель требует решения вопроса по перераспределению прав и обязанностей всех участников перевозочного процесса, включая изготовителей подвижного состава и его комплектующих, а так же разработки соответствующей нормативно-технической и правовой базы.

#### **2. Предложения страховых компаний.**

Внедрение страхования гражданской ответственности вагоностроителей и вагоноремонтных предприятий, а также операторов подвижного состава в настоящее время актуально.

Необходимо внесение изменений в законодательную базу РФ, которые позволили бы четко разграничить ответственность всех участников перевозочного процесса.

Необходима разработка отдельного федерального закона для приведения в соответствие страховых требований и нормативов ОАО «РЖД».

Предлагается ввести добровольное страхование.

Предлагается создать рабочую группу – Минтранс РФ, РЖД, операторы подвижного состава, вагоноремонтные предприятия, страховщики для гармонизации законодательства с учетом интересов всех сторон и разработки основ для внедрения страхования ответственности.

#### **Выводы и рекомендации:**

1. Предлагаемая ОАО «РЖД» модель обязательного страхования ответственности владельцев подвижного состава, ремонтных предприятий, требует решения вопроса по перераспределению прав и обязанностей всех участников перевозочного процесса,



включая изготовителей подвижного состава и его комплектующих, а также разработки соответствующей нормативной базы.

2. Принимая во внимание, что собственник грузового вагона фактически исключен из перевозочного процесса, и отсутствует вероятность наступления ответственности владельца в связи с причинением вреда, устанавливать обязанности владельца страховать свою ответственность за причинение вреда перед третьими лицами нецелесообразно.

3. Отсутствует федеральный закон по обязательному страхованию ответственности, поэтому внесение изменений в нормативные документы в предложенной ОАО «РЖД» редакции не позволит страховым компаниям осуществлять свою деятельность в этом сегменте бизнеса.

4. Отсутствуют четкие нормативы определения ответственности вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий в причинении вреда третьим лицам.

5. Страховая деятельность вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий должна регулироваться на добровольной основе.

6. Для внесения изменений в законодательство РФ в области страхования ответственности вагоноремонтных предприятий и владельцев железнодорожного подвижного состава требует разработки соответствующей нормативно-технической и правовой базы.

Председатель  
Совета потребителей



И. А. Южанов



## ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 11/2016-ЭЗ

### Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О реализации проекта строительства железнодорожной магистральной «Белкомур»

В соответствии с поручением Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 20.08.2016г. № АД-П9-5007 Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее – Совет потребителей) рассмотрел представленные материалы по вопросу «О реализации проекта строительства железнодорожной магистральной «Белкомур» (далее – Проект) и сообщает следующее.

Проект предполагает создание железнодорожной ветки Соликамск (Пермь)-Сыктывкар-Архангельск общей протяженностью 1161 км. Провозная способность – 35 млн. тонн в год.

Общая стоимость реализации Проекта – 322 млрд. рублей (из них 258,1 млрд. рублей – банковское финансирование, привлекаемое по ставке «инфляция +5%»; 64,5 млрд. рублей – акционерное финансирование). Проект предлагается реализовать в форме частной концессионной инициативы (ЧКИ). Концессионером выступит специальная проектная компания (СПК), куда могут войти российские и китайские инвесторы. О своем возможном участии в Проекте заявляла китайская компания China Poly Group Corporation. Начало проектирования магистральной – 2017г., строительства – 2018г., ввод в эксплуатацию – 2022г.

Финансовые обязательства Российской Федерации в виде платы Концедента, в качестве которого выступает Росжелдор, с момента ввода в эксплуатацию и до 2040 года составят 134,5 млрд. рублей.

Совет потребителей в целом поддерживает проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры на основе механизма государственно-частного партнерства, но обращает внимание на ряд существенных рисков для реализации Проекта строительства железнодорожной магистральной «Белкомур».

#### *1. Риск недозагруженности магистральной*

1.1 Прогноз грузовой базы, заложенный в Проект (35 млн. тонн в год), представляется оптимистичным. В ряде стран Европы сокращается потребление угля из-за возросшей конкуренции со стороны американских угольщиков и поставщиков альтернативных видов топлива. По исследованиям компании PwC к 2025 году объем потребления угля на целевых рынках, перевозимого в направлении портов Северо-Запада, снизится на 30% по отношению к уровню 2014 года.

Детально проанализировать реалистичность прогноза по грузовой базе для Проекта не представляется возможным ввиду отсутствия в представленных материалах информации о компаниях-грузоотправителях, которые обеспечат загрузку магистральной, и объемах грузов, которые они готовы перевезти через «Белкомур».

1.2 Перевозка по линии «Белкомур» может оказаться не конкурентоспособной по стоимости в сравнении с перевозкой по существующей инфраструктуре (в представленных материалах расчет предполагаемой стоимости перевозки грузов по линии «Белкомур» не приведен), так как:

- время доставки грузов по однопутной линии «Белкомур» в сравнении с

альтернативным двухпутным электрифицированным участком сети РЖД «Пермь – Балезино – Вологда» будет существенно больше, что приведет к увеличению срока оборачиваемости вагонов и, как следствие, росту вагонной составляющей в тарифе на перевозку;

- перевозка угля из Кузбасса в порты Арктического бассейна по линии РЖД «Пермь – Вологда – Обозерская – Беломорск» гораздо выгоднее за счет наличия регрессивных понижающих коэффициентов в тарифе РЖД, действующих на больших поясах дальности. При перевозке угля с использованием линии «Белкомур» возникает «ломанный» (двухставочный) тариф, общий размер которого будет выше, чем при перевозке по существующей инфраструктуре РЖД.

1.3 Большинство крупных производителей минеральных удобрений и угля имеют свои терминалы в портах Прибалтики, Финского залива, Мурманска, что может повлиять на привлекательность линии «Белкомур», перевозки по которой предполагают возможность перевалки грузов через порт Архангельск.

1.4 Грузовая база «Белкомура» будет крайне чувствительна к сезонному фактору - в период речной навигации на реке Кама велики риски переключения ряда грузов, например удобрений, на речной транспорт.

## *2. Ограничения по пропускной способности смежных с линией «Белкомур» инфраструктурных объектов*

2.1 Для пропуска транзитных грузопотоков в направлении на станцию Обозерская необходимо дополнительное развитие инфраструктуры ОАО «РЖД», в первую очередь станций Архангельского узла (станция Архангельск-Город, разъезд Предузловой и т.д.), строительство новых мостов, в том числе через реку Лодьма. Данных инвестиций в инвестиционной программе ОАО «РЖД» не предусмотрено.

Для доставки грузов в адрес нового глубоководного порта в районе «Северный» Архангельского порта необходимо построить линию длиной не менее 65 км, включая строительство новых мостов, в том числе через реку Лодьма. Для этого потребуется порядка 13-15 млрд. рублей инвестиций (без учета стоимости новых мостов).

2.2 Проект «Белкомур» тесно увязан с проектом развития глубоководного района «Северный» порта Архангельск, перспективы реализации которого на сегодняшний день не ясны.

Кроме того, порт Архангельск обладает меньшими глубинами (не более 13,5 м) в сравнении с конкурентами. Небольшой дедвейт судов в сравнении с портами-конкурентами приведет к увеличению ставки фрахта, что снижает привлекательность порта для грузовладельцев. Существует необходимость проведения ремонтного черпания в порту Архангельск после весенних паводков в подходном канале реки Северная Двина, что приведет к дополнительным затратам и росту ставки перевалки.

При рассмотрении перспектив реализации Проекта следует также учесть, что акватория порта Архангельск в зимний период замерзает, поэтому для обеспечения навигации крупнотоннажных судов необходима мощная ледокольная проводка с использованием судов ледового класса, наличие которых на рынке ограничено. Обеспечение ледовой проводки увеличит прямые и организационные затраты судовладельца, который затем их включит в ставку фрахта.

2.3 Также, для перевозок грузов по линии «Белкомур» необходимо соразмерное развитие железнодорожного участка «Соликамск – Пермь» Свердловской железной дороги, что в настоящее время не предусмотрено инвестиционной программой ОАО «РЖД». Поскольку существующее развитие участка с учетом уже имеющихся и планируемых объемов перевозок грузов березниковско-соликамской промышленной агломерации очевидно имеет ограниченные пропускные способности, дополнительные грузы с «Белкомура» не смогут проехать по данному участку инфраструктуры.

*3. Риск дефицита государственного финансирования для покрытия выплат концедента*

В связи с дефицитом средств федерального бюджета обязательства концедента (Российской Федерации) могут быть не выполнены. При отсутствии платы концедента, в качестве компенсации расходов концессионеру, Проект является нерентабельным для участников ЧКИ.

*4. Риск потери выручки ОАО «РЖД» из-за возможного переключения части грузопотока на инфраструктуру «Белкомур»*

Так как источники зарождения грузопотоков в Проекте не представлены, можно предположить, что часть грузов, следующих по инфраструктуре ОАО «РЖД» в направлении портов Северо-Запада, уйдет на инфраструктуру «Белкомур». Прогноз по возможному перераспределению потоков и финансовым последствиям для ОАО «РЖД» отсутствует.

*Выводы:*

Для принятия решения о целесообразности реализации Проекта Совет потребителей считает необходимым:

1. Провести анализ чувствительности Проекта к вышеперечисленным рискам.
2. Предоставить в Совет потребителей информацию о потенциальных компаниях-грузоотправителях, намеренных осуществлять перевозки по линии «Белкомур» с указанием номенклатуры и объемов перевозок грузов; стоимости транспортировки, как по новой магистрали, так и по инфраструктуре ОАО «РЖД», а также указать сроки доставки грузов.
3. Синхронизировать мероприятия Проекта с возможностью реализации планов по развитию смежных инфраструктурных объектов, в том числе по развитию железнодорожных подходов к портам Северо-Западного бассейна, Свердловской и Северной железной дороги, проекта развития порта Архангельск и др. с указанием источников инвестирования.
4. Проработать с Минфином России и Минэкономразвития России вопрос финансовых обязательств Российской Федерации по концессионному соглашению с учетом дефицита бюджетных средств.
5. Рассмотреть возможность финансового участия в Проекте «выгодоприобретателей», включая Архангельскую область. Только в этом случае стоит рассматривать вопрос возможности инвестирования со стороны ОАО «РЖД» как в сам Проект, так и в развитие смежной с ним инфраструктуры.
6. Совет потребителей предлагает организатору Проекта – ОАО «Межрегиональной компании «Белкомур» представить доработанные материалы, с учетом вышеобозначенных рисков и работы по актуализации грузопотока и оценке эффективности Проекта, проводимой Институтом экономики и развития транспорта (ИЭРТ).

Председатель  
Совета потребителей



И. А. Южанов



## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 12/2016-ЭЗ**

### **Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О проектах финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов»**

В соответствии с пунктом 1.3 «Плана работы Совета потребителей ОАО «РЖД» и его ДЗО» и письмом статс-секретаря, Вице-президента ОАО «РЖД» Мещерякова А.А. ИСХ-19033 от 18.10.2016 г., Совет потребителей рассмотрел представленные проекты Финансового плана и Инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2017 г. и плановый период 2018-2019 гг. (далее – Финплан и Инвестпрограмма) и сообщает, что представленные проекты документов не учитывают ряда ранее высказанных замечаний Совета Потребителей РЖД.

Исходные параметры Финансового плана на 2017 г. и плановый период 2018-2019 гг.:

- Общий рост тарифов: в 2017 г. – на 4,5%, в 2018 г. – на 4,5%, в 2019 г. – на 4,2%;
- Погрузка грузов: в 2017 г. – 1226 млн. т. (0% к 2016 г.), в 2018 г. – 1236 млн. т. (+0,9% к 2017 г.), в 2019 г. – 1257 млн. т. (+1,7% к 2018 г.);
- Грузооборот: в 2017 г. - 2983 млрд. т. км (+0,5% к 2016 г.), в 2018 г. – 3010 млрд. т. км (+0,9% к 2017г.), в 2019 г. – 3062 млрд. т. км (+1,7% к 2018г.);
- Пассажирооборот: в 2017 г. – 123,6 млрд. пасс. км (+0,1% к 2016 г.), в 2018-2019 гг. – 124 млрд. пасс. км (+0,4% к 2017 г.);
- Доходы ОАО «РЖД» (всего): в 2017 г. – 1670 млрд. руб. (+6,6% к 2016 г.), в 2018 г. – 1750 млрд. руб. (+4,8% к 2017 г.), в 2019г. – 1841 млрд. руб. (+5,2% к 2018 г.);
- Расходы ОАО «РЖД» (всего): в 2017 г. – 1530 млрд. руб. (+5,2% к 2016 г.), в 2018 г. – 1602 млрд. руб. (+4,8% к 2017 г.), в 2018 г. – 1687 млрд. руб. (+5,2% к 2018 г.);
- ЕВИТДА ОАО «РЖД»: в 2017 г. – 375 млрд. руб. (+10,5% к 2016 г.), в 2017 г. – 371 млрд. руб. (-1,1% к 2017 г.), в 2018 г. – 384 млрд. руб. (+3,6% к 2018 г.);
- Чистая прибыль ОАО «РЖД» в 2017 – 2019гг. – 10 млрд. руб. (по итогам 2016 г. – 0,9 млрд. руб.);
- Чистый долг ОАО «РЖД»: в 2017г. – 1129 млрд. руб. (+9,1% к 2016г.), в 2018 г. – 1125 млрд. руб. (-0,3% к 2017г.), в 2019г. – 1104 млрд. руб. (-1,9% к 2018 г.);
- Показатель «Чистый долг/ЕВИТДА» – в 2017-2018 гг. – 3, в 2019 г. – 2,9 (по итогам 2016 г. – 3).

#### **I Проект Финансового плана ОАО «РЖД» на 2017 г. и плановый период 2018-2019 гг.**

1. Проект финансового плана ОАО «РЖД» на 2017 г. основан на дополнительном росте тарифной нагрузки для пользователей услуг по перевозке грузов сверх параметров долгосрочной индексации в 4,5% на 2017 г., утвержденных Приказом ФАС 1226/15 от 10.12.2015 г.

В частности, ОАО «РЖД» закладывает в проект Финансового плана на 2017 г. эффект 39,5 млрд. руб. от «точечных» изменений в Прейскурант 10-01 и 40 млрд. руб. от

продления действия повышающего коэффициента +13,4% к тарифам на все перевозки экспортных грузов в рамках тарифного коридора, срок действия которого истекает в декабре 2016 г. в соответствии с Приказом ФСТ 398-т/3 от 18.12.2012. В результате указанных мероприятий фактическая индексация тарифов на 2017 г. на перевозку грузов в среднем составит 12%. Совет потребителей выступает за индексацию в рамках долгосрочных индексов, утвержденных Приказом ФАС 1226/15 от 10.12.2015 г. с возможным повышением на 1-2% в качестве Тарифной премии за ускорение перевозок в 2015-2016 гг.

2. По мнению Совета потребителей, для ликвидации заявленного бюджетного дефицита ОАО «РЖД» в 2017 г. (84 млрд. руб.) есть возможности более широко использования нетарифных источников и дополнительных мероприятий по оптимизации расходов и повышению доходов ОАО «РЖД», а именно:

2.1 Реализовать дополнительные меры по привлечению высокодоходных грузов с альтернативных видов транспорта, в том числе за счет предоставления тарифных скидок.

В 2016 г. ОАО «РЖД» планировало получить от мероприятий по привлечению грузов с альтернативных видов транспорта 4,1 млрд. руб. Данная сумма была заложена в Финансовый план компании на 2016 г. В представленном проекте документа нет информации об эффекте от реализации данных мероприятий.

2.2 Продолжить реализацию дополнительных мероприятий по клиентоориентированности, которые содержались в письме ОАО «РЖД» на Минтранс России от 26.09.2016 г. № Исх.- 17526, и были исключены из проекта финансового плана. Данные мероприятия должны дать 11,7 млрд. рублей дополнительного дохода.

2.3 Рассмотреть вопрос о целесообразности не учитывать результаты переоценки основных средств в качестве затрат или экономии при формировании проекта финансового плана и индексации (17,9 млрд. руб).

2.4 Рассмотреть возможность отказаться от резкого сворачивания объемов заимствования со стороны ОАО «РЖД» в ближайшие три года (финансовый ресурс 80-240 млрд. руб.), в условиях стагнации экономики и снижения процентов по обслуживанию долга и наличия кредитных линий в размере 310 млрд. руб. (оценка аналитиков рейтингового агентства Fitch Ratings).

2.5 Рассмотреть возможность формирования источников финансирования для реализации инвестиционной программы, в том числе в рамках вышеуказанного объема 80-240 млрд. руб., за счет привлечения средств в формате проектного финансирования, что позволит привнести дополнительную банковско-финансовую компетенцию для анализа и мониторинга реализации предлагаемых инвестиционных проектов.

2.6 Увеличить долю чистой прибыли, направляемой на дивидендные выплаты со стороны дочерних обществ ОАО «РЖД» с учетом степени корпоративного контроля и показателя чистых активов. Так дивидендные поступления РЖД от ДЗО на 2017 г. запланированы в размере 6,2 млрд. руб. что составляет 24% от чистой прибыли.

2.7 Для увеличения дивидендных выплат от ДЗО рассмотреть возможность повышения уровня кредитования ДЗО для реализации их собственных Инвестиционных программ.

2.8 Рассмотреть возможность увеличения доходов от продажи ДЗО. В 2016 г. доходы от продажи ДЗО оказались на 50% от запланированного уровня, в том числе, за счет отказа ОАО «РЖД» от продажи ряда ДЗО.

2.9 Повысить эффективность работы ДЗО за счет организации системной работы по установлению и мониторингу ключевых показателей эффективности (КПЭ) при работе с активами с целью увеличения доходности на вложенный капитал.

2.10 Рассмотреть возможность сохранения показателя чистой прибыли на уровне бюджета 2016 г., что даст экономию около 5 млрд. руб.

2.11 Отметить проводимую ОАО «РЖД» работу по повышению эффективности использования трудовых ресурсов компании, обеспечивающую в 2016-2017 гг. ежегодный

рост производительности труда не менее чем на 5% (что превышает прогнозные параметры роста производительности труда по Российской Федерации за этот период (-0,6% и +1% соответственно). Рост производительности труда обеспечивается сокращением численности работников (около 30 000 сотрудников в 2017 г.), занятых на перевозочных видах деятельности, совмещением должностных обязанностей сотрудниками ОАО «РЖД» и др. Предлагаем рассмотреть возможность снизить темп роста фонда оплаты труда с учетом указываемого роста производительности труда и расширить практику привязки мотивационных выплат к КРІ для более широкой номенклатуры работников (при полном выполнении обязательств по коллективному договору) – возможная экономия 21,5 млрд. руб.

2.12 Привлекать частные инвестиции в обновление парка локомотивов в размере не менее 25% от лизинговой программы 2017 г. – экономия по росту долговой нагрузки не менее 10 млрд. руб.

2.13 Предложить рассмотреть вариант финансирования за счет государства расходов по содержанию строящейся за счет госсубсидий некупаемых объектов железнодорожной инфраструктуры, например, вокзалов, с целью снижения тарифной нагрузки на грузоотправителей.

3. Обращает на себя внимание факт опережающего роста тарифной нагрузки на грузоотправителей над ростом доходов ОАО «РЖД». В 2017 г. предлагаемая тарифная нагрузка может вырасти на 12%, а рост доходов ОАО «РЖД» от грузоперевозок прогнозируется на уровне 6,8%. Для более эффективного использования тарифных механизмов, необходимо оценить влияние предложений ОАО «РЖД» по дополнительной индексации тарифов на реальный рост доходов ОАО «РЖД».

4. Необходимо пересмотреть коэффициент расчета субсидий на организацию пассажирских перевозок в поездах дальнего следования. «Федеральная пассажирская компания» (ДЗО ОАО «РЖД»), осуществляющее пассажирские перевозки в поездах дальнего следования, далее – ФПК) по итогам 2017 г. планирует к получению чистую прибыль в размере 7 млрд. руб., с учетом субсидии из Федерального бюджета, компенсирующую расходы компании на организацию перевозок в размере 31 млрд. руб. При этом, ОАО «РЖД» сообщает, что для обеспечения безубыточности пассажирских перевозок в поездах дальнего следования, необходимо 36 млрд. руб. субсидий.

## **II Проект Инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2017-2019 гг.**

С учетом дефицита средств ОАО «РЖД» и ограниченного лимита средств Федерального бюджета РФ целесообразно пересмотреть Инвестиционную программу ОАО «РЖД» в сторону ее сокращения, либо переноса части инвестиций на более поздний срок (объем Инвестпрограммы в 2017-2019 гг. составляет 989 млрд. руб.).

Совет потребителей предлагает рассмотреть следующие способы оптимизации Инвестпрограммы ОАО «РЖД» в 2017-2019 гг.:

1. Осуществить приоритизацию инвестиционных проектов и отдельных мероприятий, входящих в их состав, по критерию окупаемости и доходности на ближайшем горизонте с учетом актуализированных данных по грузопотоку, статусу реализации проектов, образующих грузовую базу.

2. Реализовать применение «cost-benefit» анализа при принятии решения о реализации инвестиционных проектов, и, в первую очередь, по проектам с ограниченными либо отсутствующими для ОАО «РЖД» экономическими эффектами.

3. Рассмотреть возможность дальнейшей оптимизации инвестиций по итогам проведения ТЦА и с учетом типовых замечаний аудиторов для объектов, которые не прошли ТЦА.

По итогам проведения ТЦА ряда объектов проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской

железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» и «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» в 2015-2016 гг. ОАО «РЖД» была признана возможность экономии в размере 15 млрд. рублей, перераспределенная в последующем на другие объекты железнодорожной инфраструктуры.

Оптимизационный эффект от проведения ТЦА может увеличиться за счет применения типовых замечаний аудиторов при проектировании объектов, по которым ТЦА не проводилось. На данный момент в материалах ОАО «РЖД» не отражена экономия за счет применения типовых замечаний.

4. Осуществить проведение проектно-изыскательских работ по проекту строительства высокоскоростной магистрали «Москва-Казань» (далее – ВСМ «Москва-Казань») исключительно за счет средств Федерального бюджета РФ. В проекте Инвестпрограммы на проектно-изыскательские работы заложено 6,4 млрд. руб. из средств ОАО «РЖД».

5. Предусмотреть возможность дальнейшей оптимизации инвестиционного бюджета проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» с учетом проекта ИЭРТ «Технология организации движения» на Восточном полигоне.

6. Уточнить экономический эффект от реализации инвестиционного проекта «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» (при общих затратах в 15,3 млрд. рублей за период 2015-2019 гг., экономический эффект за аналогичный период указывается в размере 2,2 млрд. рублей).

Председатель  
Совета потребителей



И. А. Южанов





СОВЕТ  
ПОТРЕБИТЕЛЕЙ  
ПО ВОПРОСАМ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД»

## ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 13/2016-ЭЗ

### Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О рассмотрении предложений Минтранса России и ОАО «РЖД» об изменениях в нормативно-правовые акты, для обеспечения возможности заключения договоров «take-or-pay» в увязке с конкретными инвестиционными предложениями частных инвесторов»

**Основание:** протокол совместного заседания Комитета по инвестиционной деятельности и раскрытию информации и Комитета по удовлетворенности потребителей ОАО «РЖД» качеством услуг в сфере грузовых перевозок Совета потребителей ОАО «РЖД» и его ДЗО №5/2016 от 13.10.2016 г.

**Исходные данные:** письмо Заместителя Министра транспорта РФ Цыденова А.С. АЦ-29/10836 от 17.08.2016 г.

#### **Результаты проведенного анализа.**

Минтранс России предлагает внести изменения в ФЗ «О железнодорожном транспорте». Изменения в Статье 10 предполагают законодательно закрепить понятие «модернизация» объектов железнодорожного транспорта и наделить владельцев инфраструктуры, перевозчиков правом заключать с пользователями услуг железнодорожного транспорта соглашения, предусматривающие со стороны пользователей – обязанность по предъявлению к перевозке объемов грузов, заданных в соглашении, а со стороны владельца инфраструктуры, перевозчика – обязанность обеспечить развитие инфраструктуры общего пользования, достаточное для обеспечения перевозок грузов, заданных в соглашении.

Изменения в статье 8 ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» предполагают снятие ограничения на оборот недвижимого имущества ОАО «РЖД», приобретенного с даты вступления в силу законопроекта.

Проект постановления Правительства Российской Федерации «О правилах примыкания к железнодорожным путям общего пользования строящихся, новых или восстановленных железнодорожных путей общего и необщего пользования» предполагает законодательное закрепление сложившейся практики выдачи ОАО «РЖД» технических условий на примыкание, договора об осуществлении примыкания и взимание платы за примыкание, что фактически закрепляет регуляторную функцию ОАО «РЖД».

#### **Предложения ОАО «РЖД»:**

1. О внесении изменений в ст.10 «Устава железнодорожного транспорта». Изменения предполагают дополнение Статьи 10 (уже предусматривающую возможность заключения долгосрочных соглашений между грузоотправителями/грузополучателями и перевозчиком на перевозку грузов) положением об осуществлении перевозок в рамках данных соглашений в приоритетном порядке. Такие соглашения предусматривают условия об инвестировании в создание или улучшение инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и/или о внесении предоплаты за осуществление перевозок грузов, а также штрафные санкции в адрес грузоотправителя/грузополучателя за не

предъявление грузов к перевозке или предъявление в меньшем объеме, чем это предусмотрено заключенным договором.

2. О внесении изменений в Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования. Изменения предполагают включение в Правила обязанности владельца инфраструктуры обеспечить доступ к инфраструктуре для перевозок, осуществляемых в приоритетном порядке прежде, чем иные грузоперевозки.

3. О внесении изменений в Правила исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, утвержденные Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 7 августа 2015 г. № 245.

Изменения допускают, что основанием для увеличения срока доставки грузов, порожних вагонов является задержка вагонов или контейнеров по причине занятости инфраструктуры из-за осуществления перевозок в приоритетном порядке.

Это приведет фактически к невозможности применения ответственности за невыполнение сроков доставки грузов, поскольку опровергнуть данное утверждение о занятости инфраструктуры у грузоотправителей (грузополучателей) не будет возможности.

### **Выводы и рекомендации:**

По итогам проведенного анализа представленных проектов документов, полагаем, что они нуждаются в существенной доработке, так как:

1. Предложение ОАО «РЖД» по корректировке «Устава железнодорожного транспорта» предполагает осуществление перевозок грузов в приоритетном порядке по маршрутам и в объемах, согласованных в долгосрочном договоре об организации перевозок, что является, по сути, нарушением принципа публичности договора перевозки, установленного в статье 426, пункте 2 статьи 789 Гражданского кодекса Российской Федерации и пункте 1 статьи 2 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Вместе с возможностью увеличения сроков доставки для грузов, которые не имеют статуса приоритетного доступа к инфраструктуре (предложение ОАО «РЖД» по корректировке «Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования»), предоставление клиентам ОАО «РЖД» права приоритетного доступа к инфраструктуре - создает почву для злоупотребления со стороны ОАО «РЖД» доминирующим положением.

2. Не определены четкие критерии для предоставления приоритетного доступа к инфраструктуре ОАО «РЖД», а также условия взаимодействия с ОАО «РЖД» клиентов, у которых нет права приоритетного доступа к инфраструктуре.

3. В представленных проектах документов не прописан механизм ценообразования на перевозку грузов в рамках долгосрочного соглашения на перевозку (договор по принципу take-or-pay предполагает фиксированную цену, либо формулу цены).

4. Проекты документов не содержат положений об обязанности перевозчика по гарантированному обеспечению заданного в рамках заключенного соглашения объема перевозок грузов (по аналогии с таким же требованием для грузовладельцев).

5. Предложения Минтранса РФ и ОАО «РЖД» по корректировке нормативно-правовых актов также не учитывают ряд рисков:

- риски изменения рыночной конъюнктуры (конъюнктура как внешних, так и внутреннего рынков – определяет направления и объем перевозок грузов по железной дороге);

- тарифные риски: риски изменения тарифной системы на железнодорожные грузовые перевозки («Прейскурант 10-01») и отсутствия утвержденных долгосрочных тарифов ОАО «РЖД».

6. Предложенные ОАО «РЖД» и Минтрансом РФ проекты поправок в

нормативно-правовые акты не отвечают заявленной цели – создание эффективного механизма привлечения частных инвестиций в железнодорожную инфраструктуру и нуждаются в значительной доработке, с учетом замечаний и рисков, обозначенных выше.

Считаем также, что предложенные проекты документов необходимо рассмотреть на методическом совете ФАС России, с целью оценки на предмет наличия риска злоупотребления доминирующим положением со стороны владельца инфраструктуры, перевозчика.

Председатель  
Совета потребителей



И. А. Южанов



## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 14/2016-ЭЗ**

### **Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу реализации инвестпроекта ОАО «РЖД» «Приобретение тягового подвижного состава» в 2015-2017 гг.**

Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее - Совет потребителей) рассмотрел представленные письмом старшего вице-президента ОАО «РЖД» Михайлова В.В. № ИСХ 23111 от 09.12.2016 г. материалы по вопросу реализации инвестпроекта ОАО «РЖД» «Приобретение тягового подвижного состава» (далее - Проект) и сообщает следующее.

Совет потребителей отмечает:

1. Сокращение числа закупаемых локомотивов в плане закупок 2017 г. как положительный эффект проводимой РЖД программы оптимизации тягового подвижного состава.

2. Необходимость в рамках исполнения поручения А. В. Дворковича по пункту №1.4 Протокола КППИ №4 от 28.11.2016 г. обеспечения синхронизации Планов приобретения тягового подвижного состава и результатов разработанной технологии организации движения на Восточном полигоне

3. В Программе закупок локомотивов отсутствует обоснование достаточности оснащения тепловозами Восточного полигона для обеспечения целевого веса поезда 7100 т, в т. ч. на участке Волочаевка - Комсомольск - Ванино и электровозами на участке Междуреченск-Тайшет

4. Необходимость разработки Программы начала регулярного вождения тяжеловесных поездов с весом 7100 т на Ванино и Находку, начиная с 2017 г. для достижения целевых параметров проекта развития Восточного полигона и поездов весом 6300 т на участке Волховстрой-Мурманск. По результатам Программы скорректировать план приобретения локомотивов на 2018 г.

5. Необходимость предусмотреть в плане закупок на 2018-2020 гг. электровозы ЗЭС5К вместо ЭЭС5К с целью достижения целевого веса поезда, согласно показателям инвестпроекта «Развитие и обновления железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна».

В то же время, полагаем целесообразным рассматривать Программу закупки тягового подвижного состава на 2017 гг. во взаимосвязи с долгосрочными планами по закупке (на 2018-2020 г), в связи с чем Совет потребителей считает необходимым рекомендовать ОАО «РЖД» при корректировке плана закупок тягового подвижного состава на 2015-2017 гг. и последующие годы (2018-2020 гг.) обратить внимание на следующее:

1. Операционные денежные потоки в Проекте обезличиваются по моделям тягового подвижного состава и полигонам их обращения: доходная/расходная часть Проекта формируется умножением среднесетевой доходной/расходной ставки по локомотивной составляющей в ценах 2014 г. (руб. на т-км нетто) на среднюю производительность парка в т-км нетто, которые закупаемые локомотивы будут выполнять. Финансовая модель РЖД должна ориентироваться на выбор лучшей модели для самых эффективных направлений, с учетом минимизации совокупных затрат, гарантированного вывоза грузов и безусловного

выполнения целевых показателей по весу поезда, утвержденных Правительством РФ в Детальных планах по Восточному полигону, на подходах к портам Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна.

2. Необходимо представлять расчет баланса парка, из которого следует необходимость закупки определенного числа локомотивов. В балансе парка также необходимо учесть другие способы поддержания баланса (заводской ремонт локомотивов с перепробегом по заводскому ремонту, продление срока службы и т.д.)

3. Необходимо указывать принципы, на основе которых выбран тот или иной поставщик конкурирующих продуктов (технические характеристики, цена, стоимость на жизненном цикле).

4. Отсутствует информация о налоге на имущество применительно к вновь закупаемым локомотивам, которые являются движимым имуществом.

5. Финансовая модель Проекта не учитывает маржинальный принцип: в расчете не выделены переменные затраты, а в себестоимость локомотивной составляющей включены общие и общехозяйственные расходы ОАО «РЖД», которые являются условно постоянными затратами и будут занижать NPV и сроки окупаемости проекта.

Совет потребителей рекомендует ОАО «РЖД» в 2017 году для выработки решений в отношении тягового подвижного состава на 2018 и последующие периоды учитывать необходимость:

- синхронизации Программы закупки тягового подвижного состава с Программой развития тяжеловесного движения, инвестпроектами по развитию железнодорожных подходов к портам Северо-Западного, Азово-Черноморского бассейнов, а также развитием инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей;

- изучения практических аспектов начала реализации Программы тяжеловесного движения в 2017 г.;

- анализа существующей схемы расстановки тягового подвижного состава исходя из целевых параметров по весу поезда, объемов перевозок и оптимизации затрат;

- анализа показателей целевой и фактической технической готовности имеющегося парка тягового подвижного состава в условиях передачи сервисного обслуживания локомотивного парка на аутсорсинг.

- отражения в Программе закупок тягового подвижного состава в 2018-2020 г. поставки 3-х секционных электровозов ЗЭС5К на участок Свирь-Мурманск;

- отражения в Программе закупок тягового подвижного состава в 2018-2020 г. локомотивов для обеспечения целевого веса поезда 7100 т. на Восточном полигоне, в том числе на участке «Волочаевка-Комсомольск-Ванино»;

- синхронизации работы Дирекции тяги и Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» для минимизации риска не достижения целевых показателей по провозной способности инфраструктуры.

Совет потребителей предлагает одобрить представленные изменения в программу закупки тягового подвижного состава на 2015-2017 гг. с учётом вышеобозначенных рекомендаций и провести ОАО «РЖД» совместно с Советом потребителей и Экспертным советом при Правительстве РФ работу по анализу вышеобозначенных аспектов с целью формирования долгосрочной программы закупки тягового подвижного состава ОАО «РЖД» на 2018-2020 гг.

Председатель  
Совета потребителей



И. А. Южанов



## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 01/2017-ЭЗ Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по проекту создания Северного широтного хода**

Проект строительства железнодорожной магистрали «Северный широтный ход» (далее – Проект) предполагает строительство ветки «Обская-Салехард-Надым (Хорей)-Пангоды-Новый Уренгой-Коротчаево» (далее – СШХ, Проект) и железнодорожных подходов к ней общей протяженностью 2352 км (с учетом реконструкции железнодорожных подходов, относящихся к Северной и Свердловской железным дорогам).

По итогам реализации Проекта указанная железнодорожная инфраструктура обеспечит пропускную и провозную способность к 2025 году в 23,9 млн. тонн в год.

Инициатором Проекта, а также ответственным за его реализацию является ОАО «РЖД». Проект предполагается реализовывать на условиях государственно-частного партнерства. Реализация проекта предусмотрена отраслевыми и региональными стратегическими документами, государственными программами Российской Федерации.

Прочими участниками Проекта будут являться ПАО «Газпром» или его ДЗО, имущество которых будет являться иным имуществом в рамках Концессионного соглашения, а также концессионер (СПК), ЯНАО и концедент (Российская федерация в лице Федерального агентства железнодорожного транспорта).

Суммарные инвестиции в Проект (с учетом реконструкции подходов) составляют 235,6 млрд. руб., в том числе 113 млрд. руб. – вложения Концессионера в строительство участка Обская-Салехард-Надым (Хорей); 17,6 млрд. руб. – инвестиции ПАО «Газпром» в строительство участка Надым (Хорей) - Пангоды, 105 млрд. руб. – инвестиции ОАО «РЖД» в развитие железнодорожных подходов.

Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее – Совет потребителей) положительно относится к инвестиционным проектам, позволяющим улучшить качество и доступность железнодорожных транспортных услуг и направленным на повышение транспортной безопасности Российской Федерации. Необходимо отметить, что СШХ будет являться одним из важнейших инфраструктурных проектов, обеспечивающих освоение природно-ресурсного потенциала российской Арктической зоны, Ямальского полуострова, а также направлен на обеспечение транспортного выхода к трассам Северного морского пути. Данный Проект также поддерживается Правительством Ямало-ненецкого автономного округа.

В то же самое время, по итогам рассмотрения представленных материалов Совет потребителей обращает внимание на следующие допущения, являющиеся спорными:

1. Допущение о том, что себестоимость зависящих затрат концессионера на участках СШХ равны переменной себестоимости перевозки по участкам Северной железной дороги на направлении Коноша-Обская (расчет производился исходя из предпосылок сопоставимости климатических условий работы тепловозов на участках и технического оснащения) неверно, поскольку присутствует перекрестное субсидирование между поездо-участками.

2. Вызывает сомнения включение в модель Проекта грузопотока с Пуровского ЗПК (принадлежит ПАО «Новатэк») в объеме 8,3 млн. т. В 2012 г. ПАО «Новатэк» подписало с ОАО «РЖД» соглашение о сотрудничестве в развитии линии ст. Лимбей – Сургут – Войновка (конкурирующее с СШХ направление) для перевозки дополнительных 12 млн. т с Пуровского ЗПК с 2018 г. В соответствии с данным соглашением, ПАО «Новатэк» инвестировало в развитие этой линии 30 млрд. руб. (общая стоимость развития ветки 41,3 млрд. руб), возврат средств осуществляется за счет тарифной скидки на перевозку газового конденсата со ст. Лимбей на ст. Лужская-экспорт.

Поскольку существенного роста производства газового конденсата на Пуровском ЗПК с 2025 г. (срок запуска СШХ) не планируется, есть основания полагать, что Северный широтный ход не сможет конкурировать по стоимости перевозки с более выгодным для ПАО «Новатэк» маршрутом ст. Лимбей-Сургут-Войновка.

3. В представленных материалах нет оценки влияния проекта на доходы/расходы ОАО «РЖД», а также на показатели эффективности инвестпроекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна».

4. Кроме того, в материалах не представлены источники финансирования расширения подходов к СШХ (105 млрд. руб., финансируется за счет средств ОАО «РЖД»).

Совет потребителей также отмечает следующие существенные риски Проекта:

1. Риск недостижения целевого объема грузовой базы (23,9 млн. т.), вследствие отсутствия предъявления грузопотока со стороны ПАО «Новатэк».

2. Риск непредоставления государственного финансирования для реализации Проекта:

- Отсутствует определенность с финансированием строительства мостового перехода через р. Обь посредством ФЦП «Развитие транспортной системы до 2020 г.» (30 млрд. руб., заложены в финансовую модель Проекта в качестве капитального гранта Концедента).

- Риск неполучения Концессионером МГД в связи с отсутствием бюджетных средств.

3. Риск потери доходов ОАО «РЖД»:

По оценкам экспертов Совета потребителей, запуск Проекта может оказать существенное влияние на сокращение доходов и рост расходов ОАО «РЖД» по следующим причинам:

- сокращение плеча доставки грузов со ст. Лимбей, Коротчаево, Новый Уренгой, Татаринцево и пр. в направлении портов Северо-Запада;

- увеличения объемов перевозки по однопутным участкам Северной дороги на тепловозной тяге, имеющую относительно высокую стоимость перевозки в сравнении с перевозкой по 2-х путному электрифицированному участку ОАО «РЖД» от ст. Войновка до ст. Лужская по Транссибу.

В связи с вышеизложенным, с целью доработки представленных материалов считаем необходимым ОАО «РЖД»:

1. Дополнительно указать источники финансирования мероприятий по развитию подходов к Северному широтному ходу стоимостью 105 млрд. руб. (данные мероприятия в настоящий момент не предусмотрены в инвестиционной программе ОАО «РЖД»).

2. Максимально нивелировать риск удорожания Проекта до начала его реализации во избежание дополнительных расходов Концедента (Модель предусматривает механизм компенсации дополнительных расходов Концессионера за счет увеличения платы Концедента).

3. Оценить влияние Проекта на показатели эффективности инвестпроекта ОАО «РЖД» «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна», который уже находится в стадии реализации.

4. Дополнительно оценить эффективность перевозки грузов по СШХ в сравнении с альтернативными вариантами вывоза продукции по маршруту Тобольск-Сургут – Войновка (Южный ход).

5. Предоставить дополнительные пояснения в отношении формирования тарифа на СШХ. Есть основания полагать, что появление «ломанного» (2-х ставочного тарифа) за перевозку по участкам СШХ в направлении портов Северо-Запада неизбежно приведет к необходимости давать тарифные преференции для отправителей грузов в рамках тарифного коридора, что ухудшит доходные поступления концессионера.

6. Необходимо дополнительно оценить влияние Проекта на доходы и расходы ОАО «РЖД», включая анализ «с/без проекта», а также в сравнении с развитием «Южного хода» (инвестиции в развитие которого оценены ОАО «РЖД» в 180 млрд. рублей).

7. Пояснить, предусмотрены ли инвестиции на закупку дополнительных тепловозов для вождения поездов массой 6000 т на участке Коноша – Обская Северной железной дороги, что предусмотрено Проектом. Если перевозка будет осуществляться существующим парком ЗТЭ10, то необходима информация об источниках их передислокации на Северную дорогу.

Председатель  
Совета потребителей



И. А. Южанов





## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 02/2017-ЭЗ**

### **Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО на бизнес-план инвестиционного проекта «Приобретение ОАО «РЖД» тягового подвижного состава»**

Представленный бизнес-план инвестиционного проекта «Приобретение ОАО «РЖД» тягового подвижного состава» на 2015-2017 гг. (далее – Бизнес-план, Проект) предполагает закупку 1443 единиц тягового подвижного состава, в том числе в 2015 г. закуплено 500 единиц, в 2016 г. – 493, в 2017 г. 450.

Сумма инвестиций в Проект составляет 185,1 млрд. руб., из которых 124,9 млрд. руб. – собственные средства ОАО «РЖД», 60 млрд. руб. – заемные средства (инфраструктурные облигации ОАО «РЖД»). В результате, уровень износа локомотивного парка будет снижен до 66,7% (на конец 2015 г. уровень износа составляет 68,4%).

Согласно расчетам ОАО «РЖД» целевой инвентарный парк локомотивов на конец 2017 г. составит 17 789 единиц (- 17% к уровню 2015 г.), на конец 2020 г. – 17 845 единиц (- 17% к уровню 2015 г. и +2% к уровню 2017 г.) Баланс парка локомотивов до 2020 г. рассчитан исходя из Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО «РЖД» до 2020 г. (консервативный сценарий). При расчете баланса учитывалась и программа по повышению эффективности использования локомотивного парка до 2020 г.

Совет потребителей отмечает положительное влияние на повышение эффективности грузоперевозок усилий ОАО «РЖД» по планомерному обновлению парка локомотивов и снижению уровня износа тягового подвижного состава.

Совет потребителей также отмечает положительный эффект от внедрения ОАО «РЖД» программы по повышению эффективности использования локомотивного парка до 2020 г., позволяющей снизить потребность в потребном парке локомотивов на 24% и сэкономить 72,1 млрд. руб. на обновлении, капитальном ремонте и закупках.

Также отмечаем возможность корректировки числа закупаемых тепловозов на долгосрочный период в зависимости от принятия решения об электрификации линии «Комсомольск-Ванино».

В то же время, для повышения эффективности программы закупки тягового подвижного состава на 2017 гг. последующие периоды (2018 -2025 г) считаем необходимым:

1. С целью определения дополнительных источников повышения эффективности работы парка тягового подвижного состава ОАО «РЖД» предоставить в Совет потребителей обосновывающие материалы, включая расчеты и допущения, по которым определялась прогнозная потребность в тяговом подвижном составе и оптимальность его расстановки, в разбивке по полигонам курсирования и с учетом себестоимости перевозки и целевого веса поезда.

2. В условиях фактического отсутствия конкуренции между производителями и моделями тягового подвижного состава:

- дополнительно оценить эффективность проведения конкурса на закупку грузовых электровозов постоянного тока на конкурсе;

- в случае принятия решения о конкурсных закупках, ОАО «РЖД», совместно с Советом потребителей и Экспертным советом при Правительстве РФ сформировать в течение 2017 г. технические требования для проведения конкурса на поставку тягового

подвижного состава для вождения тяжеловесных поездов на Восточном полигоне и подходах к портам Азово-Черноморского бассейна.

3. Для всестороннего рассмотрения эффективности политики компании в отношении сервисного обслуживания тягового подвижного состава:

- дополнительно представить материалы о затратах в год на сервисное обслуживание локомотивов в 2015-2016 и I квартале 2017 г. (фактические показатели в сравнении с плановыми) в разбивке по моделям локомотивов и по различным депо, с указанием расценок, объемов, удельных показателей;

- дополнительно представить информацию о количестве выполненных ремонтов в год на период в 2013-2016 гг. и I квартал 2017 г

- дополнительно представить информацию о достижении сервисными компаниями ООО «ТМХ Сервис» и ООО «СТМ-Сервис» плановых показателей по ремонту тягового подвижного состава (фактические показатели в % от плановых) и обеспечение коэффициента технической готовности локомотивов на период 2013 – 2016 гг. и I квартал 2017 г.

- предоставить информацию о механизме ответственности сервисных компаний (ООО «ТМХ-Сервис» и ООО «СТМ-Сервис») за невыполнение плановых показателей по ремонту и обеспечению коэффициента готовности тяги, информацию о нарушении обязательств сервисными компаниями, суммам предъявленных и не предъявленных претензий, в случае нарушения обязательств

4. Рассмотреть возможность закупки дополнительных электровозов 3ЭС5К («Ермак») для вождения поездов весом 6300 тн на направлении Волховстрой – Мурманск, либо (как альтернативный вариант): сохранить план по закупке тягового подвижного состава, передислоцировав электровозы 3ЭС5К с Восточного полигона.

5. Рассмотреть возможность ускоренного перевода Восточного полигона на использование локомотивов электровозов 2\*2ЭС5К с предельным весом поезда 7100 т.

6. ОАО «РЖД» разработать детальное технико-экономическое обоснование закупки тягового подвижного состава на период 2018-2025 гг. с проведением его ТЦА до октября 2017 году, по техническому заданию, согласованному с Советом потребителей и Экспертным советом

7. Предусмотреть отдельные КПЭ соответствующих руководителей ОАО «РЖД», привязанные к выполнению нормативов по снижению стоимости сервисного обслуживания, улучшению Коэффициента технической готовности парка локомотивов и к достижению заявленных показателей эффективности эксплуатации локомотивного парка.

8. ОАО «РЖД» предоставить анализ возможных вариантов финансирования инвестиционного проекта по закупке тягового подвижного состава в 2018-2019 гг. (лизинг, кредитные средства, выпуск облигаций и т.д.), с целью устранения риска дополнительной тарифной нагрузки на потребителей услуг ОАО «РЖД».

На заседании Комитета по тарифному регулированию Совета потребителей 14 марта 2016 г. обсуждалось предложения ФАС России об изменении Постановления Правительства РФ №643, которое предполагает введение тарифной надбавки на «на финансирование мероприятий по поддержанию технического состояния и обновлению локомотивного комплекса ОАО «РЖД». Комитет решил, что данное предложение не может быть поддержано, так как требует технико-экономических расчетов для проведения объективной оценки последствий такого решения.

9. ОАО «РЖД» представить в Совет потребителей и Экспертный совет разработанную в ОАО «РЖД» программу по повышению эффективности использования локомотивного парка до 2020 г.

Председатель  
Совета потребителей



И. А. Южанов



## ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 03/2017-ЭЗ

### Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу об основных исходных данных и результатах разработки раздела «Организация движения» на участках Восточного полигона и на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна

Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее – Совет потребителей) рассмотрел представленные письмом вице-президента ОАО «РЖД» Иванова П.А. № ИСХ-24195 от 26.12.2016 г. материалы об исходных данных и результатах разработки раздела «Организация движения» на участках Восточного полигона и подходах к портам Азово-Черноморского бассейна и сообщает следующее.

Разработка «Организации движения» на участках Восточного полигона показала необходимость корректировки Детального плана проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей с развитием пропускных и провозных способностей»: замена объектов «Строительство второго пути на перегоне Силип – Заболотное» и «Строительство второго пути на перегоне Штурм – Горелый» на «Строительство двухпутной вставки на перегоне Силип – Заболотное» и «Строительство двухпутной вставки на перегоне Штурм – Горелый».

По итогам «Организации движения» и подходах к портам Азово-Черноморского бассейна на - корректировки Детального плана проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, включая обход Краснодарского узла», с целью переноса мероприятий по строительству второго пути на перегоне «Аксарайская – Кигаш» с 2020 г. на период до 2025 г. и строительства второго пути на ограничивающих перегонах «Абинская – Крымская» и «Афипская – Северская» до 2025 г.

Совет потребителей отмечает значимость разработки схемы организации движения для оценки эффективности инвестиций в крупные инфраструктурные инвестиционные проекты ОАО «РЖД».

**I. В то же время, Совет потребителей считает, что при доработке «Организации движения» для проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», ОАО «РЖД» следует учесть:**

1. Возможность дополнительной оптимизации стоимости проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» на сумму до **50 млрд. руб.**, с учетом дефицита финансирования, за счет временного отказа от строительства вторых путей в пользу двухпутных вставок на ряде объектов Восточного полигона:

- «Строительство второго пути на перегоне Небель-Марикта»

- «Строительство второго пути на перегоне Бирея-Киренга»

- «Строительство второго пути на перегоне Улькан-Умбелла»

- «Строительство вторых путей на перегоне Таксимо-Лодья участка Таксимо-Новая Чара»

- «Строительство вторых путей на перегоне Таку-Балбухта»
- «Строительство второго пути на перегоне Балбухта-Сюльбан»
- «Строительство второго пути на перегоне Сакукан-Саалликиг участка Таксимо-Новая Чара»
- «Строительство второго пути на перегоне Икабья-Сенаторский»

Необходимо отметить, что замена двухпутных перегонов двухпутными вставками, кроме очевидной экономии на укладке дополнительных путей, может привести и к дополнительным затратам, за счет создания новых отдельных пунктов, которые требуют установки оборудования ЖАТ, помещения путевых постов для местного управления и, следовательно, дополнительного штата; произойдет снижение участковой скорости и пропускной способности участков по отношению к 2-х путным перегонам.

Строительство 2-х путных вставок, там где это возможно, является временной мерой, которая позволяет освоить дополнительный грузопоток уже на 1-ом этапе реализации проекта с минимальными капитальными затратами. Совет потребителей предлагает возможную экономию, которая может возникнуть по итогам дополнительного анализа возможности замены мероприятий по строительству вторых путей на двухпутные вставки, перераспределить на другие участки, которые будут ограничивать сквозную пропускную способность на всем протяжении Западного БАМа.

Дополнительное развитие инфраструктуры проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» (при дальнейшем росте грузопотока), за счет строительства вторых путей необходимо и может быть предусмотрено на следующих этапах реализации проекта.

Кроме того, необходимо скорректировать параметры объекта «Строительство нового Байкальского тоннеля на перегоне «Дельбичинда-Дабан» Восточно-Сибирской железной дороги». По оценкам экспертов Совета потребителей, достаточно двухпутной вставки «Дельбичинда-БП1006 км», без строительства тоннеля, для освоения прогнозных размеров движения к 2020 г.

2. Размеры движения на участке «Комсомольск –Ванино» (Замечания к Рис. 10.1. «Поездотоки»), в части:

- добавления дополнительных 2 ниток, при расчете наличной пропускной способности участка, так как после включения 2-ых путей на участке «Эльдиган-Тудур» в Детальный план, наличная пропускная способность вырастет с 27 до 29 пар грузовых поездов (до 33 во всех видах движения согласно Детальному плану).

- корректировки пропускной способности участка «Дюанка-Токи», с учетом планов по развитию жд инфраструктуры терминалов ООО «Сахатранс» и «Дальтрансуголь».

2.1 Пропускную способность участка «Чегдомын-Ургал-1»: АО «СУЭК» отправляя в ОАО «РЖД» данные по отгрузкам угля с Ургальского месторождения в 2020 г. в размере не менее 9,7 млн т. - такие объемы не вывезти указанными в «Организации движения» 4,5 парами грузовых поездов.

2.2 Вывоз угля со ст. Чегдомын идет с заездом на ст. Новый Ургал, где отцепляется вывозной тепловоз 2ТЭ10 с головы поезда и прицепляется поезда 3ТЭ10 в хвост состава. Происходит смена направления движения из-за наличия углового заезда. На Рис. 10.1. указано, что поезда идут сразу на ст. Постышево со ст. Чегдомын. Учсть, что при таком движении фактически удваиваются объемы перевозок по участку Новый Ургал-Ургал-1 как пассажирских поездов, так и грузовых поездов, назначением их Чегдомына на ст. Комсомольск. Корректный учет размеров движения по перегону Новый Ургал-Ургал-1 может резко снизить резервы пропускной способности и поставить вопрос о необходимости строительства углового съезда или 2-ых путей на перегоне.

2.3 Падение объема перевозок сырой нефти на Комсомольский НПЗ к 2020 г. Согласно схеме организации поездотоков на ст. Дземги сырая нефть уже не завозится, а производится только вывоз нефтепродуктов в сторону портов Приморья.

2.4 Возможность отгрузки угля со ст. Чегдомын в местном сообщении на Хабаровские ТЭЦ, Артемовскую ТЭЦ и на экспорт в направлении ст. Находка-Вост на схеме поездопотоков не просматриваются. Размеры движения со ст. Чегдомын на Известковую и со ст. Постышево на Волочаевку на схеме также отсутствуют.

2.5 Угольные терминалы в портах Вера и Суходол запускаться не будут, и фактически единственным грузополучателем применительно к ветке «Смоляниново – Петровка» является судостроительный комплекс «Звезда». Учитывая, что основными отправителями грузов в адрес новых терминалов могут быть только угольные компании Кузбасса, то необходимо корректно оценить грузопоток к 2020 г., учитывая ограничения на участке Междуреченск-Тайшет и на всем протяжении Западного БАМа.

2.6 Корректировки графиков пропускной способности перегонов с учетом пропускной способности станций на 2016 и 2020 г.: на Рис. 13.5, 13.4 указаны пропускные способности перегонов, хотя уже известны пропускные способности станций по расчетам ОАО «РЖД». При этом на графике указаны инвестиции в станции, но изменения целевого показателя не происходит.

2.7 Необходимо отразить в Детальном плане и в материалах Общей схемы организации движения актуальную информацию о том, что часть объектов на Западном БАМе уже построены. Например, построены 2-ые пути на перегоне Предленская – Чудничная – Звездная, Таксимо – Лодья, построен разъезд Ушмун на перегоне Аку-Шиверы, разъезд Куандинский на перегоне Куанда-Таку. По данным объектам сроки строительства в плане обозначены на 2017 г.

2.8 Необходимо отметить расхождение в текущих и целевых показателях пропускной способности перегонов по данным Детального плана и по материалам Общей схемы организации движения.

**II. При корректировке раздела «Организации движения» для проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, включая обход Краснодарского узла» необходимо учитывать:**

- дополнительный пассажиропоток, связанный с реализацией проекта по развитию скоростного движения к портам Азово-Черноморского бассейна и отклонение пассажирского движения на Обход Краснодарского узла;

- риск не реализации второго этапа проекта строительства обхода Саратовского узла при доработке «Организации движения» на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна;

- необходимость корректировки показателей пропускной способности на участке «Липовский – Курдюм» в размере 15 пар поездов в сутки к 2025 г.;

- синхронизировать Раздел тягового обслуживания «Организации движения» с бизнес-планом ОАО «РЖД» «Приобретение тягового подвижного состава»:

«Организация движения» предполагает использование на отдельных участках «Котельниково-Сальск-Тихорецкая-Козырьки-Величковка-Раз.9км.» и «Батайск-Тимашевская-Раз.9 км» локомотивы серии 2ЭС5К и 3 ЭС5К, а также ВЛ80 и 1,5ВЛ80. При таком тяговом обслуживании достигается максимальный вес поезда 6300 т. Обновленный бизнес-план «Приобретение тягового подвижного состава» предполагает вождение локомотивами серий 4ЭС5К и 2\*2ЭС5К и достижение веса поезда 7100 т.

**III. Совет потребителей предлагает учитывать при корректировке «Организации движения» на участках Восточного полигона и подходах к портам Азово-Черноморского бассейна позицию «Петербургского государственного института путей и сообщения им. Александра Я» (ПГУПС):**

ПГУПС при проведении методологического сопровождения принятия проектных решений и при анализе работы ИЭРТ по организации движения поездов запросил

нормативные и проектные нормативные графики движения поездов (ГДП) по основным проблемным участкам БАМа и Транссиба. Анализ конкретных мероприятий каждого из однопутных участков по схеме усиления мощности «разъезд – двухпутная вставка - вторые пути» показал общую целесообразность принятых проектных решений. Рекомендации по корректировке набора работ или переносу их сроков были предложены ПГУПС на основе анализа предоставленных ГДП и построения дополнительных вариантов ГДП. Основные предлагаемые изменения по сравнению с выводами ИЭРТ касаются участка «Лена – Северобайкальск» на БАМе и «Иркутск – Слюдянка» на Транссибе.

Председатель  
Совета потребителей



И. А. Южанов



## **ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ 04/2017-ЭЗ**

### **Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по вопросу «О перспективном тяговом обслуживании и потребном инвентарном парке локомотивов на 2020 и 2025 гг. на участках Восточного полигона и на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна»**

Основание: письмо вице-президента ОАО «РЖД» Валинского О.С. №ИСХ 442 от 16.01.2017 г. во исполнение пунктов 1.5., 2.3. протокола заседания комитета по приоритетным инвестиционным проектам совета директоров ОАО «РЖД» от 28 ноября 2016 г. № 4

Совет потребителей отмечает ряд позитивных моментов, содержащихся в представленных документах:

1. Схема тягового обслуживания Восточного полигона и на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна учитывают развитие тяжеловесного движения на отдельных участках и достижения целевого веса поезда 7100 т.

2. Для Восточного полигона запланировано использование принципиально новых видов тягового подвижного состава, ранее не выпускаемых промышленностью (3ТЭ25К2М, 3ЭС5, 3ЭС7). Аналогичный тип тягового подвижного состава запланирован бизнес-планом проекта «Приобретения ОАО «РЖД» тягового подвижного состава» до 2020 и 2025 гг. для вождения локомотивов на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна. Но данный тип локомотивов не предусмотрен программой «Перспективного тягового обслуживания на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна».

#### **Перспективное тяговое обслуживание и потребный инвентарный парк локомотивов на 2020 и 2025 годы в границах Восточного полигона сети железных дорог ОАО «РЖД»**

Совет потребителей отмечает необходимость:

1. Представить информацию о тяговом обслуживании участков Восточного полигона на 2020 г. В документе представлена информация о тяговом обслуживании только до 2025 г., что не позволяет оценить, какими моделями локомотивов будет обеспечиваться целевой вес поезда 7100 т до 2020 г., согласно Постановлению Правительства РФ 2116-р

2. Скорректировать план перспективного тягового обслуживания, с учетом проработки вопроса электрификации участка «Комсомольск-Ванино»

3. Рассмотреть возможность использования для вождения тяжеловесных поездов на Восточном полигоне тепловозов 3ТЭ25КМ (двигатель Д49, производится в РФ) вместо тепловоза 3ТЭ25К2М (двигатель GEVO V12, производство США).

Согласно пункту 4 раздела 1 Протокола № 9 от 26.12.2016 г. Заместителя Председателя Правительства РФ Дворковича А.В, выбор моделей тягового подвижного состава следует производить путем сравнительного ТЭО.

Исходя из вышеизложенного, просим представить в Совет потребителей:

- результаты тяговых расчетов на участках Восточного полигона для иллюстрации

однозначного преимущества тепловозов 3ТЭ25К2М над 3ТЭ25КМ, в части достижения целевого веса поезда, в том числе и на участках с тяжелым профилем пути.

- сравнительные затраты жизненного цикла для тепловозов 3ТЭ25К2М и 3ТЭ25КМ, с учетом периодичности обслуживания и ремонта, стоимости закупки и эксплуатационных расходов

4. Представить программу локализации двигателя GEVO на мощностях «Пензадизельмаш».

Согласно данным Таблицы 1.1, потребность Восточного полигона в локомотивах 3ТЭ25К2М оценивается в 220 единиц. Чтобы обеспечить эту потребность, необходимо 660 двигателей GEVO к 2020 г. И 1281 - к 2025 г.

В этих условиях, необходимо наладить регулярные поставки импортных компонентов для двигателя GEVO на «Пензадизельмаш», в противном случае есть риски финансовых потерь из-за курсовых разниц.

Получение полного доступа к системе управления двигателем GEVO - под вопросом, что в условиях эксплуатации двигателей на Восточном БАМе создает риски систематической остановки двигателя.

5. Устранить противоречие в *Таблице 1.1 «Потребный инвентарный парк и поставка локомотивов на Восточном полигоне на период до 2025 г.»*:

- В 2020-2025 гг. потребный парк данных тепловозов 2ТЭ25К2М должен вырасти на 207 единиц, а не на 198, как указано в Таблице 1.1.

- Потребный парк локомотивов 2Х2ЭС5К («Ермак», СМЕТ) и 4ЭС5К («Ермак») представлен в Таблице 1.1 единым лотом. Необходимо уточнить, какая доля будет приходиться на поставки 4хсекционных локомотивов. Согласно Детальному плану закупок локомотивов на 2017 г., запланированы поставки пяти 4ЭС5К - для обеспечения подталкивания грузовых поездов массой 6300 т на участке Смоляниново-Находка. На прочих участках Транссиба, запланировано использование 2Х2ЭС5К, работающих по СМЕТ, с целью повышения универсализации парка. Таким образом, планы по использованию четырехсекционных электровозов на всем протяжении Транссиба уже к 2020 г. (622 единицы), представленные в материалах по «Перспективному тяговому обслуживанию на Восточном полигоне», противоречат планам по закупке тягового подвижного состава, сформированных Дирекцией тяги по закупкам на 2018-2020 гг.

6. Внести корректировки в *Таблицу 1 «Тяговое обслуживание по участкам полигона с разбивкой по сериям локомотивов и по массе грузовых поездов»*:

- Скорректировать целевой вес поезда на участке «Уссурийск-Гродеково», так как после замены 2ТЭ10МК на более мощный 2ТЭ25К2М, предельный вес поезда должен вырасти минимум до 5600 т. На данный момент, угольные маршруты с назначением на ст. Гродеково имеют предельный вес 4500 т.

- Скорректировать целевой вес поезда на участке «Уссурийск-Гвоздево-Хасан». После замены 2ТЭ10МК на более мощный тепловоз 2ТЭ25К2М к 2025 г., предельный вес поезда должен вырасти до 5600 т. На данный момент угольные маршруты с назначением на ст. Хасан, ст. Посьет имеют перелом веса на ст. Уссурийск, таким образом, вес поезда снижается до 4500-4700 т.

Если будет принято решение об удлинении путей разъездов и станций до 1050 м на всем участке «Барановский-Хасан» на период 2020-2025 г., необходимо рассмотреть возможность перехода на использование трехсекционных тепловозов и увеличить целевой вес поезда до 6300-7100 т.

7. Уточнить схему тягового обслуживания на отдельных участках Восточного полигона на период до 2025г:

- Для работы на участках с тяжелым профилем пути «Болен-Эворон» и «Эльдиган-Кун» запланировано использовать тепловозы-толкачи модели 3ТЭ10МК и 3ТЭ25КМ (двигатель Д49). Требуется пояснить, почему тепловозы-толкачи 3ТЭ25КМ решено использовать только на 2х участках Восточного БАМа, в то время как на остальных



участках будет использован 3ТЭ10МК.

8. Рассмотреть возможность унификации парка тепловозов на Восточном БАМе для снижения затрат на ТО и ТР тягового подвижного состава.

В голове поезда на участке от Таксимо до Ванино, согласно Перспективному тяговому обслуживанию до 2025 г., запланировано использование тепловозов 3ТЭ25К2М (с двигателем GEVO). Таким образом, не понятно, зачем из-за двух участков толкания использовать в регионе еще одну модель тепловоза с отечественным двигателем Д49.

Это снижает возможность взаимозаменяемости парка в депо приписки и снижает эффективности эксплуатации тягового подвижного состава.

9. Уточнить схему тягового обслуживания на участке «Дюанка-Токи» до 2025 г., с учетом перспективы строительства второго пути ООО «Сахатранс». Данный участок будет иметь меньшие уклоны, чем существующий однопутный участок, что может повлиять на переход с непарного графика на парный, и как следствие, увеличиться пропускная способность перегона в четном движении.

### **Перспективное тяговое обслуживание и потребный парк локомотивов на 2020 - 2025 гг. На подходах к портам Азово-Черноморского бассейна**

Необходимо устранить противоречия, содержащиеся в документе «Перспективное тяговое обслуживание» и актуализированного бизнес-плана «Приобретения ОАО «РЖД» тягового подвижного состава»:

1. Программа приобретения локомотивов предусматривает достижение целевого веса поезда 7100 т., в рамках развития тяжеловесного движения на участках «Котельниково-Сальск-Тихорецкая-Козырьки-Величковка-Разъезд 9 км» и «Батайск-Тимашевская-Разъезд 9 км» локомотивами серии 4ЭС5К и 2\*2ЭС5К. «Перспективное тяговое обслуживание» предполагает с поездами массой 7100 тонн использовать электровозы серии 3ЭС5/3ЭС7, при наличии дефицита финансовых средств на приобретение тягового подвижного состава с указанными поездами могут быть задействованы электровозы серии 2ВЛ80, соединенные по системе многих единиц тяги «СМЕТ».

2. Уточнить в Таблице 1 «Тяговое обслуживание с разбивкой по сериям локомотивов и массе грузовых поездов» целевой вес поезда для участков «Котельниково-Сальск-Тихорецкая-Козырьки-Величковка-Разъезд 9 км» и «Батайск-Тимашевская-Разъезд 9 км», на которых планируется развитие тяжеловесного движения. В представленных материалах максимальный вес поезда на этих участках 6300 т.

Председатель  
Совета потребителей



И. А. Южанов