

# АППАРАТ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

"24" сентября 2021 г.

№ П50-67226

МОСКВА

Минтранс России

Минпромторг России

Минэкономразвития России

Минфин России

ОАО "РЖД"

✓ Совет потребителей по вопросам  
деятельности ОАО "РЖД"

Направляется обращение генерального директора государственной корпорации "Ростех" С.В.Чемезова и Председателя Наблюдательного совета Союза "Объединения вагоностроителей" В.В.Артюкова о тарификации перевозок в грузовых вагонах нового поколения.

Просьба проработать поставленные в обращениях вопросы и представить в Правительство Российской Федерации согласованные предложения для доклада руководству Правительства Российской Федерации.

Приложение: вх. № 2-161796 от 14 сентября 2021 г. на 2 л. и вх. № 2-166412 от 21 сентября 2021 г. на 3 л.

Директор Департамента транспорта  
Правительства Российской Федерации



А.Мещеряков





**Ростех**

ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ «РОСТЕХ»

Гоголевский бульвар 21, Москва, 119991, Россия  
тел.: (495) 287-2525 факс: (495) 987-6573, 987-6574

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

13.09.2021 № РТ49-8621

На № \_\_\_\_\_

Председателю Правительства  
Российской Федерации

М.В.Мишустину

200606

2021 г.



Уважаемый Михаил Владимирович!

АО «НПК «Уралвагонзавод» (далее - УВЗ), входящее в состав холдинговой компании (интегрированной структуры) АО «Концерн «Уралвагонзавод» Государственной корпорации «Ростех», осуществляет серийное производство вагонов с улучшенными техническими характеристиками с повышенной нагрузкой 25 тонн на ось (далее - инновационные вагоны).

Для обновления старого вагонного парка и внедрения более эффективного подвижного состава в соответствии с поручением Правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям под председательством В.В.Путина в 2013-2014 гг. ФСТ и ФАС России были утверждены отдельные тарифные схемы Прейскуранта №10-01 на порожний пробег некоторых моделей инновационных вагонов, производимых УВЗ и Тихвинским вагоностроительным заводом.

Решения по утверждению этих тарифных схем принимались с учетом основного метода государственного регулирования тарифов – метода экономически обоснованных затрат, после необходимого согласования с Минтрансом России, Минпромторгом России и ОАО «РЖД».

Снижение затрат ОАО «РЖД» при эксплуатации инновационных вагонов было подтверждено апробационными испытаниями с использованием утвержденной Минтрансом России методики.

Практика показала, что инновационные вагоны, имеющие до 10% большую грузоподъемность, позволяют также оптимизировать загрузку железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам, сократить количество «узких мест» сети без значительных капитальных вложений в их «расшивку», что особенно важно для Восточного полигона, испытывающего острый дефицит пропускной способности.

Вместе с тем письмом ОАО «РЖД» от 23.07.2021 № ИСХ-15686 в адрес Правительства Российской Федерации направлены предложения по изменению нормативной правовой базы в части тарифного регулирования грузовых железнодорожных перевозок, предусматривающие, в том числе, отмену

действующих указанных отдельных тарифных схем и введение новой системы тарификации инновационных вагонов.

В случае отмены отдельных тарифных схем на порожний пробег инновационных полувагонов, даже в условиях предлагаемой новой системы их тарификации, ежегодные потери УВЗ в объеме заказов составят десятки миллиардов рублей в год, что приведет к рискам:

сокращения более 5 тысяч рабочих мест вагонооборотного производства;

утраты компетенций в сфере отечественного инновационного вагоностроения;

срыва исполнения программ по диверсификации и неисполнения поручений Президента Российской Федерации по увеличению доли гражданской продукции в выручке организаций оборонно-промышленного комплекса;

неисполнения положений Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» по увеличению к 2024 году пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в полтора раза.

В связи с изложенным прошу Вас дать указание сохранить в полном объеме действие отдельных тарифных схем на порожний пробег инновационных вагонов на период до 2025 года.

С уважением,



С.В.Чемезов



Союз производителей и пользователей железнодорожного подвижного состава  
**«ОБЪЕДИНЕНИЕ ВАГОНОСТРОИТЕЛЕЙ»**

ОГРН 1037739047862 ИНН 7709339075 КПП 770801001

Россия, 107078, г. Москва, улица Садовая-Спаская, д.21/1, 3 этаж, помещение 1, комната 4

Адрес для корреспонденции: 107078, г. Москва, ул. Новая Басманная, д.15 стр.1, а/я № 63

Телефон: +7-499-643-82-20, +7-499-643-82-21

Адрес электронной почты: [info@souzoys.com](mailto:info@souzoys.com) Сайт: [www.souzoys.com](http://www.souzoys.com)

206676

2021 г.

Исх. № 316 от «20» сентября 2021 г.

На исх. № \_\_\_\_\_ от «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.



*О тарификации перевозок  
в грузовых вагонах нового поколения*

**Заместителю Председателя  
Правительства Российской  
Федерации**

**Ю.И. Борисову**

**Уважаемый Юрий Иванович!**

Отечественными вагоностроителями создан существенный задел по внедрению перспективных образцов техники в эксплуатацию и перевооружению парка подвижного состава.

Ведущими российскими предприятиями - АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод», ПАО «Научно-производственная корпорация «Объединенная вагонная компания» при поддержке государства освоено массовое производство инновационных моделей грузового подвижного состава с техническими характеристиками на уровне лучших мировых аналогов.

Обеспечены поставки на сеть российских железных дорог более 148 тыс. универсальных полувагонов нового поколения с осевой нагрузкой 25 тс, свыше 70% из которых пришлось на независимые операторские компании. По состоянию на 01.09.2021 доля инновационных вагонов в российском парке приблизилась к 15%.

Сектор вагоностроения отличается большой глубиной кооперации, оказывает значительный мультипликативный эффект на смежные отрасли.

Для АО «Концерн «Уралвагонзавод», входящего в Государственную корпорацию «Ростех», вагоностроение, где сосредоточены передовые наработки в робототехнике, электронике, автоматизации, системах управления и создании новых материалов, является одним из ключевых направлений гражданского производства, способным обеспечить технологическое преимущество не только на внутреннем, но и высококонкурентном мировом рынке.

Обеспечение развития производства гражданской продукции на высоком уровне и увеличение её доли в общем объеме производства позволяет также обеспечить ритмичную загрузку организаций оборонно-промышленного сегмента, способствует стабильному выполнению гособоронзаказа.

В период низкого спроса на железнодорожную технику существенной практической поддержкой являются меры, утвержденные руководством страны, для стимулирования приобретения и внедрения в эксплуатацию вагонов нового поколения.

В первую очередь, это эффективно действующий тарифный механизм, введенный ФСТ и ФАС России по поручению Правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям под председательством В.В.Путина (протокол от 30.01.2012 № 1, пункт 8) в формате отдельных тарифных схем Прейскуранта №10-01 на порожний пробег массовых моделей инновационных грузовых вагонов с улучшенными характеристиками.

Параметры тарифных схем были установлены в соответствии с методиками, утвержденными ОАО «РЖД» и Минтранс России, подтверждены результатами масштабных сравнительных испытаний поездных формирований из инновационных вагонов и вагонов старых конструкций, базируются на эффектах от снижения затрат ОАО «РЖД» при использовании инновационного парка.

Инновационные вагоны, в силу их увеличенной до 10% грузоподъемности, позволяют повысить эффективность железнодорожной инфраструктуры, сократить количество «проблемных» участков сети с ограниченной пропускной и провозной способностью.

Их использование является определяющим фактором при реализации положений Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» в части увеличения пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры на перспективных направлениях перевозок грузов в полтора раза, а также Программы развития угольной промышленности на период до 2035 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 13.06.2020 № 1582-р.

Массовое внедрение таких вагонов соответствует приоритетам государственной политики в области развития машиностроения и железнодорожного транспорта, указанным в Сводной стратегии развития обрабатывающей промышленности Российской Федерации до 2024 года и на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.06.2020 № 1512-р, и поручении Президента Российской Федерации по вопросам развития железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей на территориях Сибирского и Дальневосточного федеральных округов (протокол от 05.06.2021 № Пр-950).

Вместе с тем в Правительство Российской Федерации направлены предложения ОАО «РЖД» (письмо от 23.07.2021 № ИСХ-15686) об индексации тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом, предусматривающие, в том числе, замену отдельных тарифных схем на порожний пробег скидками к груженым отправкам инновационных вагонов в размере «до 4,05%».

Проработав указанные предложения отмечаем, что данная тарифная инициатива создает угрозу значительного увеличения тарифов на перевозки грузов с использованием инновационных грузовых вагонов, снижения их конкурентоспособности и, соответственно, сокращения высокотехнологичного производства вагоностроения.

Предлагаемая альтернативная величина скидки к груженому рейсу для основных маршрутов перевозок грузов, в зависимости от модели вагона, в 2-4 раза меньше эффекта

от эксплуатации инновационных полувагонов для владельца инфраструктуры, учтенного в действующих тарифных схемах на порожний пробег инновационного парка.

Более того, реализация указанных предложений фактически ведет к дотированию эксплуатации низкоэффективных вагонов старой конструкции за счет операторов инновационного подвижного состава и блокированию процесса обновления парка.

В результате, предлагаемый новый механизм тарификации инновационных вагонов может иметь дестимулирующий характер и для их покупателей, и для владельца инфраструктуры в части необходимости её развития с целью повышения скоростей движения грузовых поездов, развития тяжеловесного движения, внедрения инновационного подвижного состава на сеть.

Такое нововведение будет иметь самые негативные последствия для вагоностроительной отрасли и смежных отраслей экономики. Вагоностроение будет вынуждено отказаться от выпуска высокотехнологичной продукции, производство инновационных грузовых вагонов будет сокращено в 2 раза и более, что приведет к сокращению персонала и утрате производственного и научного потенциала российского железнодорожного машиностроения. Целевые показатели эффективности железнодорожной инфраструктуры, в развитие которой запланированы инвестиции свыше 1 трлн руб. до 2024 года со стороны государства, ОАО «РЖД» и крупнейших грузоотправителей, не будут достигнуты из-за отсутствия поэтапной замены на сети парка грузовых вагонов устаревших конструкций с низкими техническими характеристиками на инновационные.

Под угрозой срыва окажется выполнение национальных проектов, долгосрочных программ и стратегий развития не только транспортного машиностроения, но и других ключевых отраслей экономики, функционирование которых непосредственно зависит от эффективности грузовых железнодорожных перевозок.

С учетом вышеизложенного, в целях недопущения роста тарифов на перевозки грузов в инновационном подвижном составе, обеспечения устойчивого развития транспортного машиностроения и национальной экономики в целом, просим Вас, уважаемый Юрий Иванович, поддержать позицию Союза «Объединение вагоностроителей» и обеспечить сохранение действующей модели тарификации для инновационных грузовых вагонов.

*С уважением*

Председатель Наблюдательного совета



В.В.Артяков