



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012

Тел.: (499) 495-00-00, факс: (499) 495-00-10

E-mail: info@mintrans.ru, <http://www.mintrans.ru>

14.09.2016 № АС-22/12077

На № _____ от _____

Минэкономразвития России

В соответствии с пунктом 25 Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1318, Министерство транспорта Российской Федерации направляет на заключение об оценке регулирующего воздействия проект приказа Минтранса России «Об утверждении Методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог» (далее – проект приказа).

Проект приказа разработан в соответствии с пунктом 2 поручения Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 30 июля 2016 г. № ДМ-П9-4546.

Проект приказа был размещен на Едином портале раскрытия информации о подготовке федеральными органами исполнительной власти проектов нормативных правовых актов и результатах их общественного обсуждения (www.regulation.gov.ru) с целью обеспечения публичного обсуждения проекта приказа и сводного отчета – с 16.08.2016 по 12.09.2016.

Приложение: на 45 л.

А.С. Цыденов



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

П Р И К А З

Москва

№ _____

**Об утверждении Методики оценки экономической эффективности
эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной
инфраструктуре российских железных дорог**

Во исполнение Программы поддержки транспортного машиностроения на 2016 год, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 января 2016 г. № 57-р, п р и к а з ы в а ю:

Утвердить прилагаемую Методику оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог.

Министр

М.Ю. Соколов

**Методика оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых
инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских
железных дорог**

I. Общие положения

1.1. Настоящая Методика оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог (далее - Методика) разработана во исполнение Программы поддержки транспортного машиностроения на 2016 год, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 января 2016 г. № 57-р, в части развития тарифных механизмов, стимулирующих приобретение перевозчиками, операторами железнодорожного подвижного состава и грузоотправителями инновационных грузовых вагонов с техническими характеристиками, обеспечивающими экономический эффект, связанный со снижением расходов владельца инфраструктуры при их эксплуатации (далее – грузовые вагоны с улучшенными техническими характеристиками).

1.2. Настоящая Методика определяет порядок расчета экономического эффекта от эксплуатации моделей грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог.

1.3. Методика предназначена для использования федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта, субъектами естественных монополий в сфере грузовых железнодорожных перевозок, выполняющими работы (оказывающими услуги), включенные в перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок (далее – субъект регулирования, владелец инфраструктуры) тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством, а также организациями, осуществляющими деятельность в сфере грузовых железнодорожных перевозок.

1.4. Расчет экономического эффекта от эксплуатации моделей грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками проводит организация - изготовитель вагона, зарегистрированная в Российской Федерации, владеющая

грузовым вагоном с улучшенными техническими характеристиками на праве собственности или ином законном основании.

1.5. При проведении расчета выбирается грузовой вагон для сравнения из эксплуатируемого парка (далее - вагон-аналог) на основе анализа технических характеристик и данных об эксплуатационном парке вагонов, тип и назначение которых соответствуют оцениваемой модели грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками. Критериями выбора являются:

- род вагона соответствует роду вагона оцениваемой модели;
- модель вагона-аналога, которой производится наибольший грузооборот среди других моделей вагонов того же рода;

- общее количество осей вагона-аналога и количество осей тележек его ходовой части аналогично параметрам оцениваемого вагона.

1.6. Испытания проводятся для:

1.6.1 определения основного удельного сопротивления движению оцениваемой модели вагона и модели вагона-аналога по программе проведения испытаний.

Целью испытаний является получение данных для определения изменения затрат владельца инфраструктуры, связанных с расходом топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов.

Вагоны-аналоги и оцениваемые вагоны, предназначенные для испытаний, должны быть сформированы в четыре опытных состава. Первый из них формируют полностью из новых вагонов оцениваемой модели, второй – из новых вагонов-аналогов, либо вагонов-аналогов, прошедших плановый вид ремонта с заменой изнашиваемых деталей ходовых частей на новые, третий – из оцениваемых вагонов с естественными износами ходовых частей, полученными в результате пробега не менее 250 тыс. км., четвертый – из вагонов-аналогов с износами ходовых частей, полученными в результате пробега не менее 100 тыс. км. Каждый состав формируют из загруженных одинаковым по номенклатуре грузом до не менее чем 98% полной грузоподъемности вагонов.

Количество вагонов в каждом поезде должно быть одинаковым, при этом в каждом поезде должно быть не менее 65 условных вагонов.

Вагоны, предъявляемые к испытаниям, должны иметь акт осмотра технического состояния с результатами технического обследования фактического состояния (масса, базовые размеры кузова и тележек, диаметр колесных пар по кругу катания, прокат и толщина гребня колес, зазоры в узлах сопряжения элементов тележек, расстояние по осям сцепления автосцепок от головок рельсов), составленный представителями владельца вагона и владельца инфраструктуры, с применением поверенных средств измерения. Рычажные передачи автотормозов у вагонов состава должны быть отрегулированы с целью исключения касания колодок колес.

Основное удельное сопротивление движению состава поезда определяют динамометрическим методом на основе измерения силы тяги на автосцепке перед первым вагоном состава. Измерения должны быть обеспечены измерительными автосцепками, оборудованными тензорезисторами и блоками регистрации информации, находящимися в вагоне-лаборатории между локомотивом и составом с испытываемыми вагонами. Допускается размещать систему регистрации информации в локомотиве.

В процессе опытных поездок непрерывно регистрируют силу тяги на автосцепке, скорость движения и координату пути. Частота регистрации не реже одного раза в секунду. Измерения проводят во всем интервале допускаемых скоростей движения с шагом не более 20 км/ч.

В целях достижения сопоставимых результатов испытаний проведение опытных поездок обеспечивается одной серией локомотивов.

Испытания проводятся в соответствии с правилами тяговых расчетов.

При испытаниях проводятся не менее 2 и не более 5 опытных поездок.

При обработке записей, полученных при испытаниях, следует выбирать прямые участки пути протяженностью от 1,5 до 2,0 длины поезда, на которых нет переломов и резких изменений профиля пути. Отрезок пути, лежащий перед поездом, когда он весь находится на выбранном участке, разбивают на интервалы S , протяженность которых зависит от разрешающей способности системы измерений и особенностей участка, и может быть 100, 300, 500 м и более.

На выбранных интервалах пути не должно быть резких изменений скорости движения и силы тяги, вызванных изменением позиций контроллера машиниста для регулирования силы тяги локомотива. Профиль пути должен быть спрямлен под всей длиной поезда. В этом случае считают, что основное удельное сопротивление движению ω_0'' в пределах каждого интервала S является величиной постоянной и может быть рассчитано для полновесных вагонов по выражению:

$$\omega_0'' = f_{\text{Дср}} - \omega_i - \omega_r - (1 + \gamma)a \quad (1.1)$$

где $f_{\text{Дср}} = \frac{F_{\text{Дср}}}{Q}$ – средняя на выбранном интервале пути величина удельной динамометрической силы тяги, приходящейся на состав массы Q , Н/т;

ω_i – сопротивление движению от уклона, Н/т, определяемое по формуле $\omega_i = ig$, где i – уклон, ‰, g – ускорение свободного падения 9,81 м/с². Численное значение ω_i входит в уравнение (1.1) со знаком «минус» на подъемах и со знаком «плюс» на спусках;

ω_r – сопротивление движению от кривых, Н/т, определяемое по формуле $\omega_r = 6870/R$, где R – радиус кривых, м;

γ – коэффициент, равный отношению масс вращающихся частей вагона ко всей массе вагона;

a – ускорение движения поезда, м/с²;

Основное удельное сопротивление движению оцениваемых вагонов определяют по формуле

$$\omega_0^{\text{оц}} = a^{\text{оц}} + b^{\text{оц}}V + c^{\text{оц}}V^2 \quad (1.2)$$

Основное удельное сопротивление движению вагонов-аналогов определяют по формуле

$$\omega_0^{\text{ан}} = a^{\text{ан}} + b^{\text{ан}}V + c^{\text{ан}}V^2 \quad (1.3)$$

где $a^{\text{оц}}, b^{\text{оц}}, c^{\text{оц}}, a^{\text{ан}}, b^{\text{ан}}, c^{\text{ан}}$ – соответственно коэффициенты аппроксимирующей зависимости усредненных по интервалам скоростей значений основного удельного сопротивления движению для оцениваемых и вагонов-аналогов;

V – скорость движения грузовых поездов, км/ч.

Коэффициент изменения основного удельного сопротивления движению k_ω вычисляют по формуле

$$k_\omega = \frac{\omega_{0,\text{нов}}^{\text{оц}} + \omega_{0,\text{изн}}^{\text{оц}}}{\omega_{0,\text{нов}}^{\text{ан}} + \omega_{0,\text{изн}}^{\text{ан}}} \quad (1.4)$$

где $\omega_{0,\text{нов}}^{\text{оц}}, \omega_{0,\text{изн}}^{\text{оц}}$ – основное удельное сопротивление оцениваемого вагона в новом и изношенном состоянии;

$\omega_{0,\text{нов}}^{\text{ан}}, \omega_{0,\text{изн}}^{\text{ан}}$ – основное удельное сопротивление вагона в новом и изношенном состоянии.

Величину коэффициента изменения основного удельного сопротивления движению (k_ω) определяют для значения скорости равной среднетехнической на полигоне обращения и следующего распределения типов участков пути: 65% – прямые; 20% – кривые средних радиусов; 15% – кривые малых радиусов.

1.6.2. воздействия на железнодорожный путь оцениваемой модели вагона и модели вагона-аналога по программе проведения испытаний.

Целью испытаний является получение данных для определения изменения затрат владельца инфраструктуры, связанных с объемом ремонтных работ по накопленным неисправностям в элементах верхнего строения пути, возникших при силовом воздействии от оцениваемых вагонов в сравнении с затратами на те же работы от аналогичного воздействия вагонов-аналогов.

Вагоны-аналоги и оцениваемые вагоны, предназначенные для испытаний, должны быть сформированы в четыре опытных состава. Один из них формируют полностью из новых вагонов оцениваемой модели, второй – из новых вагонов-аналогов, либо вагонов-аналогов, прошедших плановый вид ремонта с заменой изнашиваемых деталей ходовых частей на новые, третий – из оцениваемых вагонов с естественными износами ходовых частей, полученными в результате пробега не менее 250 тыс. км., четвертый – из вагонов-аналогов с износами ходовых частей, полученными в результате пробега не менее 100 тыс. км. Каждый состав

должен состоять из загруженных одинаковым по номенклатуре грузом до не менее 98% полной грузоподъемности вагонов.

Количество вагонов в каждом поезде должно быть одинаковым, при этом в каждом поезде должно быть не менее 65 условных вагонов.

Вагоны, предъявляемые к испытаниям, должны иметь акт осмотра технического состояния с результатами технического обследования фактического состояния (масса, базовые размеры кузова и тележек, диаметр колесных пар по кругу катания, прокат и толщина гребня колес, зазоры в узлах сопряжения элементов тележек, расстояние по осям сцепления автосцепок от головок рельсов), составленный представителями владельца вагона и владельца инфраструктуры с применением поверенных средств измерения.

При испытаниях проводятся не менее 2 и не более 5 опытных поездок.

Зависимость между силовым воздействием на путь и повреждаемостью его элементов выражают через индекс повреждаемости D , вычисляемый по формуле

$$D = \sigma^{\chi} \quad (2.1)$$

где σ – напряжения в элементах верхнего строения пути, возникающие в них при силовом воздействии от железнодорожного подвижного состава (напряжения в элементах железнодорожного пути прямо пропорциональны значениям вертикальных и боковых сил, действующих на эти элементы);

χ – степенной коэффициент (принимают $\chi = 2$).

Значения вертикальных и боковых сил, действующих на верхнее строение пути, определяют по разделу 5 ГОСТ Р 55050 «Национальный стандарт Российской Федерации. Железнодорожный подвижной состав. Нормы допустимого воздействия на железнодорожный путь и методы испытаний», утвержденному Приказом Росстандарта от 08.11.2012 №703-ст.

Определение разницы в повреждаемости железнодорожного пути между различными типами железнодорожного подвижного состава, без учета их объема в общем поездопотоке, сводится к определению показателя относительной повреждаемости k_{τ} , который является численным значением коэффициента изменения затрат на текущее содержание железнодорожного пути и определяется по выражению:

$$k_{\tau} = \gamma_B \cdot \left(\frac{(\langle Q_1 \rangle + \lambda \widetilde{Q_1})^2}{(\langle Q_2 \rangle + \lambda \widetilde{Q_2})^2} \right)^{\frac{\chi}{2}} + \gamma_{BB} \cdot \left(\frac{(\langle Q_1 \rangle + \lambda \widetilde{Q_1})^2 + (\langle Y_{B_1} \rangle + \lambda \widetilde{Y_{B_1}})^2}{(\langle Q_2 \rangle + \lambda \widetilde{Q_2})^2 + (\langle Y_{B_2} \rangle + \lambda \widetilde{Y_{B_2}})^2} \right)^{\frac{\chi}{2}}$$

$$\langle Q_{1,2} \rangle = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N \langle Q_i^{1,2} \rangle \cdot k_B \quad (2.2)$$

$$\langle Y_{B_{1,2}} \rangle = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N \langle Y_{B_i}^{1,2} \rangle \cdot k_B$$

$$\tilde{Q}_{1,2} = \sqrt{\frac{1}{N} \sum_{i=1}^N (\tilde{Q}_i^{1,2})^2}$$

$$\tilde{Y}_{B1,2} = \sqrt{\frac{1}{N} \sum_{i=1}^N (\tilde{Y}_{Bi}^{1,2})^2}$$

где $\langle Q_i^{1,2} \rangle$ – среднее значение вертикальной силы, передаваемой от i -го колеса на рельс для оцениваемого вагонов и вагонов-аналогов соответственно, кН;

$\langle Y_{Bi}^{1,2} \rangle$ – среднее значение боковой силы, передаваемой от i -го колеса на рельс для оцениваемого вагона и вагона-аналога соответственно, кН;

$\tilde{Q}_i^{1,2}$ – среднеквадратическое отклонение вертикальной силы, передаваемой от i -го колеса на рельс, от ее среднего значения для оцениваемого вагона и вагона-аналога соответственно, кН;

$\tilde{Y}_{Bi}^{1,2}$ – среднеквадратическое отклонение боковой силы, передаваемой от i -го колеса на рельс, от ее среднего значения для оцениваемого вагона и вагона-аналога соответственно, кН;

λ – коэффициент Стьюдента; с учетом числа экспериментов при испытаниях состава однотипных вагонов принимают доверительную вероятность 0,999 (то есть $\lambda = 2,56$);

i – номер колеса в железнодорожной подвижной единице;

N – число колес в подвижной единице;

Средние значения и среднеквадратичные отклонения для вертикальной и боковой сил у каждого колеса оцениваемого вагона и вагона-аналога определяют статистической обработкой результатов измерений в соответствии с требованиями ГОСТ Р 55050 «Национальный стандарт Российской Федерации. Железнодорожный подвижной состав. Нормы допустимого воздействия на железнодорожный путь и методы испытаний», утвержденному Приказом Росстандарта от 08.11.2012 №703-ст, по результатам испытаний.

Значение коэффициента, отражающего изменение воздействия на железнодорожный путь вертикальных и горизонтальных сил k_t при курсировании оцениваемого грузового вагона определяют как среднее значение коэффициентов, определенных по формуле (2.2), для поездов из вагонов в новом и изношенном состоянии для значения скорости равной среднетехнической на полигоне обращения и следующего распределения типов участков пути: 65% - прямые; 20% - кривые средних радиусов; 15% - кривые малых радиусов.

Допускается совмещать испытания по воздействию на железнодорожный путь с

сертификационными испытаниями.

Испытания проводятся аккредитованным в национальной системе аккредитации испытательным (лабораторией) центром на проведение работ по ходовым динамическим и по воздействию на железнодорожный путь испытаниям в области подтверждения соответствия железнодорожного подвижного состава.

Программы проведения испытаний направляются владельцу инфраструктуры.

Владелец инфраструктуры рассматривает программы проведения испытаний и принимает решение о согласовании не позднее 10 календарных дней с даты их предоставления.

Испытания проводятся, на договорной основе с владельцем инфраструктуры, на железнодорожных путях общего пользования.

Допускается предоставлять протоколы испытаний, относящиеся к другой модели оцениваемого вагона, при следующих условиях:

максимальная масса тары заявляемой и оцениваемой модели вагона не отличается более чем на 10%;

номинальная грузоподъемность заявляемой и оцениваемой модели вагона не отличается более чем на 10%;

конструкция (модель) тележки заявляемой и оцениваемой модели вагона идентична;

программы испытаний, акты и протоколы испытаний принадлежат организации производящей расчет на праве собственности или ином законном основании.

II. Порядок расчета экономического эффекта от эксплуатации моделей грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог

Расчет производится оценкой текущих затрат владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта от эксплуатации грузового вагона с улучшенными техническими характеристиками с вагоном-аналогом.

Изменение затрат (в рублях) владельца инфраструктуры от эксплуатации оцениваемого вагона ($\sum \Delta E_0$) рассчитывается по формуле:

$$\sum \Delta E_0 = \Delta E_1 + \Delta E_3 + \eta(\Delta E_2^{\text{мар}} + \Delta E_4^{\text{мар}}) + (1 - \eta) \Delta E_4^{\text{пв}} \quad (1)$$

где ΔE_1 – изменение затрат, связанных с расходом топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов;

$\Delta E_2^{\text{мар}}$ – изменение затрат на содержание локомотивов в результате изменения участковой скорости движения при маршрутной отправке;

ΔE_3 – изменение затрат на содержание железнодорожного пути;

$\Delta E_4^{\text{мар}}$, $\Delta E_4^{\text{пв}}$ – изменение затрат, связанных с техническим обслуживанием грузовых вагонов в пути следования при маршрутной и повагонной отправке соответственно;

η – доля маршрутных отправок в общем грузообороте, осуществляемом вагонами оцениваемой модели, по данным владельца инфраструктуры.

Общая величина снижения годовых эксплуатационных затрат владельца инфраструктуры определяется на расчетный измеритель – один грузовой вагон.

Изменение затрат, связанных с расходом топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов (ΔE_1) в результате эксплуатации оцениваемых вагонов (устанавливается в зависимости от изменения их основного удельного сопротивления движению), определяется по формуле

$$\Delta E_1 = [e_3 a_3 \beta_3 + e_T b_T (1 - \beta_3)] [(P_{\text{ст}}^{\text{ан}} + q_{\text{ваг}}^{\text{ан}}) - k_{\omega} k_N (P_{\text{ст}}^{\text{оц}} + q_{\text{ваг}}^{\text{оц}})] N_{\text{пог}}^{\text{год}} R \cdot 10^{-4}, \quad (2)$$

где e_3 (e_T) – среднесетевая стоимость электроэнергии (дизельного топлива) на тягу поездов, работающих в грузовом движении, по данным владельца инфраструктуры, руб. за 1 кВт·ч (руб. за кг);

a_3 (b_T) – среднесетевой удельный расход электроэнергии (дизельного топлива) по данным владельца инфраструктуры, кВтч (кг) на 10^4 ткм брутто;

β_3 – среднесетевая доля грузооборота брутто, выполняемого электровозной тягой, по данным владельца инфраструктуры;

$P_{\text{ст}}^{\text{ан}}$ – статическая нагрузка вагона-аналога по данным владельца инфраструктуры (принимается с учетом понижающего коэффициента 0,98 к его номинальной грузоподъемности), т;

$P_{\text{ст}}^{\text{оц}}$ – статическая нагрузка оцениваемого грузового вагона, т. (принимается в расчетах по данным заявителя с учетом понижающего коэффициента 0,98 к его номинальной грузоподъемности);

$q_{\text{ваг}}^{\text{ан}}$ – максимальная масса тары вагона-аналога (по данным владельца инфраструктуры или технических условий изготовителя), т;

$q_{\text{ваг}}^{\text{оц}}$ – максимальная масса тары оцениваемой модели вагона (по данным технических условий изготовителя), т;

$N_{\text{пог}}^{\text{год}}$ – среднегодовое количество погрузок в грузовом вагоне-аналоге, ед.;

R – полный рейс грузового вагона-аналога по данным владельца инфраструктуры, км;

k_N – коэффициент изменения числа погрузок оцениваемого вагона в результате увеличения его грузоподъемности;

k_{ω} – коэффициент изменения основного удельного сопротивления движению оцениваемого вагона.

Среднесетевая стоимость электроэнергии на тягу поездов, работающих в грузовом движении, (e_3) определяется по формуле:

$$e_э = \frac{\sum E_{3107}^{эл}}{\sum A_{гр}^{эл}} \quad (3)$$

где $\sum E_{3107}^{эл}$ – годовые расходы электроэнергии на тягу поездов по данным владельца инфраструктуры, руб.;

$\sum A_{гр}^{эл}$ – расход электроэнергии в грузовом движении на участках с электровозной тягой по данным владельца инфраструктуры, кВт·ч.

Среднесетевая стоимость дизельного топлива на тягу поездов, работающих в грузовом движении, (e_t) определяется по формуле

$$e_t = \frac{\sum E_{3301}^{теп}}{\sum B_{гр}^{теп}} \quad (4)$$

где $\sum E_{3301}^{теп}$ – годовые расходы дизельного топлива на тягу поездов по данным владельца инфраструктуры, руб.;

$\sum B_{гр}^{теп}$ – расход дизельного топлива в грузовом движении на участках с тепловозной тягой по данным владельца инфраструктуры, кг.

Коэффициент изменения числа погрузок оцениваемого вагона из-за изменения его загрузки в результате увеличения грузоподъемности (k_N) рассчитывается по формуле:

$$k_N = \frac{P_{ст}^{ан}}{P_{ст}^{оц}} \quad (5)$$

Годовое количество погрузок вагона-аналога ($N_{пог}^{год}$) определяется по формуле:

$$N_{пог}^{год} = \frac{365}{T_{об}} \quad (6)$$

где $T_{об}$ – средняя продолжительность оборота грузового вагона-аналога по данным владельца инфраструктуры, суток.

Изменение затрат на содержание локомотивов в грузовом движении ($\Delta E_2^{мар}$) в результате изменения участковой скорости движения оцениваемых вагонов в маршрутных отправлениях определяется по формуле

$$\Delta E_2^{мар} = 365 \cdot [e_{л-км}^{эл} \cdot S_{сут}^{эл} \cdot \delta_э + e_{л-км}^{теп} \cdot S_{сут}^{теп} \cdot (1 - \delta_э)] \cdot \frac{L_{оц} \cdot k_v}{L_{уч} \cdot m_c} \quad (7)$$

где $e_{л-км}^{эл}$, $e_{л-км}^{теп}$ – расходная ставка на измеритель «локомотиво-километр» поездных локомотивов электровозного и тепловозного парка владельца инфраструктуры соответственно, в грузовом движении, руб./км;

$S_{сут}^{эл}$, $S_{сут}^{теп}$ – среднесуточный пробег локомотива в грузовом движении (во главе поездов) на участках электровозной и тепловозной тяги соответственно по статистическим данным владельца инфраструктуры, км;

$\delta_э$ – доля локомотиво-км, выполняемых на участках с электровозной тягой;

$L_{\text{оц}}$ – длина оцениваемого вагона по осям сцепления, принимаемая по техническим условиям изготовителя, м;

$L_{\text{уч}}$ – длина вагона-аналога (принимается $L_{\text{уч}} = 14$ м), м;

k_V – коэффициент изменения участковой скорости на полигонах курсирования грузовых поездов с оцениваемыми вагонами;

m_c – средний состав грузового поезда по данным владельца инфраструктуры, физ. ваг.

В формуле (7) расходные ставки $e_{\text{л-км}}^{\text{эл}}$, $e_{\text{л-км}}^{\text{теп}}$ рассчитывают по формулам

$$e_{\text{л-км}}^{\text{эл}} = \frac{\sum E_{\text{л-км}}^{\text{эл}}}{\sum ML_{\text{л-км}}^{\text{эл}}} \quad (8)$$

$$e_{\text{л-км}}^{\text{теп}} = \frac{\sum E_{\text{л-км}}^{\text{теп}}}{\sum ML_{\text{л-км}}^{\text{теп}}} \quad (8)$$

где $\sum E_{\text{л-км}}^{\text{эл}}$, $\sum E_{\text{л-км}}^{\text{теп}}$ – годовые расходы локомотивного хозяйства, учитывающие работу электровозов (по статьям 3101, 3104, 6101, 6102, 6103 установленным Приказом Минтранса России от 12.08.2014 № 225 «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок») и тепловозов (по статьям 3301, 3304, 6301, 6302, 6303 установленным Приказом Минтранса России от 12.08.2014 № 225 «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок»), в части зависящих затрат, тыс. руб.;

$\sum ML_{\text{л-км}}^{\text{эл}}$, $\sum ML_{\text{л-км}}^{\text{теп}}$ – работа электровозов и тепловозов в грузовом движении, соответственно, принимают по статистическим данным владельца инфраструктуры в среднем за пять лет, тыс. локомотиво-км.

Доля локомотиво-км, выполняемых на участках с электровозной тягой (δ_3), рассчитывается по формуле

$$\delta_3 = \frac{\sum ML_{\text{л-км}}^{\text{эл}}}{\sum ML_{\text{л-км}}^{\text{эл}} + \sum ML_{\text{л-км}}^{\text{теп}}} \quad (9)$$

Коэффициент изменения участковой скорости на полигонах курсирования грузовых поездов с оцениваемыми вагонами (k_V) определяют по формуле:

$$k_V = 1 - \frac{V_{\text{уч}}^{\text{ан}}}{V_{\text{уч}}^{\text{оц}}} \quad (10)$$

где $V_{\text{уч}}^{\text{ан}}$, $V_{\text{уч}}^{\text{оц}}$ – средняя участковая скорость вагонов-аналогов и оцениваемых вагонов на основании значений технических скоростей ($V_{\text{тех}}^{\text{ан}}$, $V_{\text{тех}}^{\text{оц}}$) с коэффициентом приведения к показателю «участковая скорость» по статистическим данным владельца инфраструктуры, км/ч.

Изменение затрат на содержание пути в результате эксплуатации оцениваемого грузового железнодорожного подвижного состава ΔE_3 определяется на участке по формуле:

$$\Delta E_3 = e_{\text{ткм}} \cdot (P_{\text{ст}}^{\text{ан}} + q_{\text{ваг}}^{\text{ан}}) \cdot N_{\text{пог}}^{\text{год}} \cdot R \cdot (1 - k_{\tau}) \quad (11)$$

где $e_{\text{ткм}}$ – расходная ставка на измеритель «тонно-км брутто» в грузовом движении, руб./ткм.

k_{τ} – коэффициент, отражающий изменение воздействия на путь вертикальных и горизонтальных сил при курсировании оцениваемого грузового вагона по сравнению с вагоном-аналогом.

В формуле (12) показатель расходной ставки $e_{\text{ткм}}$ определяется как

$$e_{\text{ткм}} = \frac{\sum E_{2101}}{\sum PL_{\text{бргр}}^{\text{эл}} + \sum PL_{\text{бргр}}^{\text{теп}}} \quad (12)$$

где $\sum E_{2101}$ – годовые расходы по выполнению работ по путевому хозяйству, в части зависящих затрат, относимые на грузовые перевозки и учитываемые в соответствии с требованиями, установленными владельцем инфраструктуры, тыс. руб.;

$\sum PL_{\text{бргр}}^{\text{эл}}$ и $\sum PL_{\text{бргр}}^{\text{теп}}$ – грузооборот на участках с электровозной и тепловозной тягой, соответственно, принимают по данным владельца инфраструктуры, тыс.тонно-км брутто.

Остальные показатели, учитываемые в формуле (12), рассчитывают аналогично расчетам показателей, используемых в формуле (2).

Изменение затрат, связанных с техническим обслуживанием грузовых вагонов в пути следования при маршрутных отправлениях ($\Delta E_4^{\text{мар}}$), определяют по формуле:

$$\Delta E_4^{\text{мар}} = \Delta E_{41}^{\text{мар}} + \Delta E_{42}^{\text{мар}} + \Delta E_{43}^{\text{мар}} + \Delta E_{44}^{\text{мар}} \quad (13)$$

Изменение затрат, связанных с изменением количества технических осмотров вагонов в пути следования $\Delta E_{41}^{\text{мар}}$, определяется по формуле

$$\Delta E_{41}^{\text{мар}} = e_{\text{вкм}} \cdot S_{\text{ан}}^{\text{мар}} \cdot N_{\text{год}}^{\text{пог}} \cdot \left[1 - \frac{n_{\text{оц}}}{n_{\text{ан}}} k_N \right], \quad (14)$$

где $e_{\text{вкм}}$ – расходная ставка на измеритель «вагоно-километр» грузовых вагонов по данным владельца инфраструктуры, руб./км;

$n_{\text{ан}}, n_{\text{оц}}$ – среднее число технических станций, на которых производят технический осмотр модели вагона-аналога и оцениваемого вагона за оборот по данным владельца инфраструктуры (рекомендуется для вагонов, по которым распоряжением владельца инфраструктуры исключено техническое обслуживание в пути следования при организации маршрутных отправок, принимать число технических станций с осмотром, равное $n_{\text{оц}} = 4$);

$S_{ан}^{мар}$ – средний пробег вагона-аналога за оборот в маршрутных отправлениях по данным владельца инфраструктуры, км. Данный показатель рассчитывается исходя из среднесуточного пробега и общей величины оборота вагона на маршруте.

Показатель расходная ставка $e_{вкм}$ в формуле (15) определяют, как

$$e_{вкм} = \frac{\sum E_{6250}}{\sum NI_{вкм}^{гр}}, \quad (16)$$

где $\sum E_{6250}$ – годовые расходы вагонного хозяйства, учитываемые в соответствии с требованиями владельца инфраструктуры, тыс. руб.;

$\sum NI_{вкм}^{гр}$ – вагоно-километры всех вагонов в грузовом движении (принимают по статистическим данным, формируемым владельцем инфраструктуры), тыс. вагоно-км.

Остальные показатели, учитываемые в формуле (15), рассчитывают аналогично расчетам показателей, используемых в формуле (2).

Изменение затрат, вызванное сокращением продолжительности занятия станционных железнодорожных путей при техническом осмотре вагонов, ($\Delta E_{42}^{мар}$) определяется по формуле

$$\Delta E_{42}^{мар} = e_{вчас}^{стп} \cdot L_{ан} \cdot n_{тех}^{ст} \cdot t_{ан} \cdot \left(1 - k_N \frac{n_{оц} L_{оц} t_{оц}}{n_{ан} L_{ан} t_{ан}}\right) N_{пог}^{год} 10^{-3} \quad (17)$$

где $e_{вчас}^{стп}$ – расходная ставка на 1 час занятия 1 км станционных железнодорожных путей, принимают в соответствии с данными владельца инфраструктуры, руб./чкм;

$n_{тех}^{ст}$ – среднее число станций технического обслуживания за оборот вагона-аналога по данным владельца инфраструктуры;

$t_{ан}, t_{оц}$ – среднее время технического обслуживания вагона-аналога и оцениваемого вагона соответственно по данным владельца инфраструктуры, ч.

Остальные показатели, учитываемые в формуле (17), рассчитывают аналогично расчетам показателей, используемых в формулах (2) и (7).

Изменение затрат, связанных с сокращением времени маневровой работы ($\Delta E_{43}^{мар}$) по отцепке технически неисправных вагонов. Значение этого показателя определяется по формуле

$$\Delta E_{43}^{мар} = e_{ман} \cdot t_{ман} \cdot n_{ан}^{тор} \cdot S_{ан}^{мар} \cdot N_{год}^{пог} \cdot \left(1 - k_N \frac{n_{оц}^{тор}}{n_{ан}^{тор}}\right) \quad (18)$$

где $e_{ман}$ – расходная ставка на один маневровый локомотиво-час маневровой работы определяют в соответствии с требованиями, установленными владельцем инфраструктуры, руб./ч;

$t_{ман}$ – время выполнения маневровым локомотивом работы по отцепке неисправного вагона по данным владельца инфраструктуры, час;

$n_{ан}^{top}, n_{оц}^{top}$ – число отцепок в текущий ремонт на километр пробега вагона-аналога и оцениваемого вагона, соответственно, (по данным владельца инфраструктуры в среднем при пробеге не менее 250 тыс. км), ед./км.

Остальные показатели, учитываемые в формуле (18), рассчитывают аналогично расчетам показателей, используемых в формуле (2).

Изменение затрат, связанных с занятием станционных железнодорожных путей при отцепке технически неисправных вагонов ($\Delta E_{44}^{мар}$). Значение показателя рассчитывается по формуле

$$\Delta E_{44}^{мар} = e_{вчас}^{стп} \cdot L_{ан} \cdot n_{ан}^{top} \cdot S_{ан}^{мар} \cdot N_{год}^{пог} \cdot t_{стп} \cdot \left(1 - k_N \frac{n_{оц}^{top} L_{оц}}{n_{ан}^{top} L_{ан}}\right) 10^{-3} \quad (19)$$

где $t_{стп}$ – среднее время занятия станционных путей отцепленным неисправным вагоном по данным владельца инфраструктуры, час;

$L_{ан}$ – длина вагона-аналога по осям сцепления, принимается по техническим условиям изготовителя, м.

Остальные показатели, учитываемые в формуле (19), рассчитывают аналогично расчетам показателей, используемых в формуле (2).

Изменение затрат, связанных с осмотром грузовых вагонов в пути следования при повагонных отправлениях ($\Delta E_4^{пв}$), определяется по формуле:

$$\Delta E_4^{пв} = \Delta E_{43}^{пв} + \Delta E_{44}^{пв} \quad (20)$$

Изменение затрат, связанных с сокращением времени маневровой работы по отцепке технически неисправных вагонов ($\Delta E_{43}^{пв}$) определяется по формуле

$$\Delta E_{43}^{пв} = e_{ман} \cdot t_{ман} \cdot n_{ан}^{top} \cdot S_{ан}^{пв} \cdot \left(1 - k_N \frac{n_{оц}^{top}}{n_{ан}^{top}}\right) \cdot N_{год}^{пог} \quad (21)$$

где $S_{ан}^{пв}$ – средний пробег вагона-аналога за оборот в повагонных отправлениях по данным владельца инфраструктуры, км. Данный показатель рассчитывается исходя из среднесуточного пробега повагонной отправки и общей величины оборота вагона при указанном виде отправки.

Остальные показатели, учитываемые в формуле (21), рассчитывают аналогично расчетам показателей, используемых в формуле (13).

Изменение затрат, связанных с занятием станционных железнодорожных путей при отцепке технически неисправных вагонов. Значение показателя ($\Delta E_{44}^{пв}$) определяют по формуле

$$\Delta E_{44}^{пв} = e_{вчас}^{стп} \cdot L_{ан} \cdot n_{ан}^{top} \cdot S_{сут}^{пв} \cdot t_{стп} \cdot \left(1 - k_N \frac{n_{оц}^{top} L_{оц}}{n_{ан}^{top} L_{ан}}\right) \cdot N_{год}^{пог} \cdot 10^{-3} \quad (22)$$

Показатели, учитываемые в формуле (22), рассчитывают аналогично расчетам показателей, используемых в формуле (13).

Приведенный экономический эффект определяется по формуле:

$$\Delta E_{\text{прив}} = \frac{\sum \Delta E_0}{k_{\text{инд}}^{2003}}, \quad (23)$$

где $k_{\text{инд}}^{2003}$ - коэффициент приведения к условиям работы в 2003 г. по отношению к году, предшествующему расчетному, для базовых ставок тарифов (для грузов 2 тарифного класса), установленных уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по принятию нормативных правовых актов и контролю за соблюдением законодательства в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на товары (услуги);

Удельное значение приведенного эффекта на измеритель ось-км рассчитывается по формуле:

$$C_{\text{уд}} = \frac{\Delta E_{\text{прив}}}{n \cdot k_N \cdot N_{\text{пор}}^{\text{год}} \cdot \alpha_{\text{пор}} \cdot R}, \quad (24)$$

где $\alpha_{\text{пор}}$ – доля порожнего пробега вагона в полном рейсе;

n - число осей у оцениваемого грузового вагона.

Коэффициент экономической эффективности вагонов с улучшенными техническими характеристиками $k_{\text{тар}}^{\text{инв}}$ владельцем инфраструктуры. Данный показатель рассчитывается по установленным диапазонам расстояния перевозки по формуле (25):

$$k_{\text{тар}}^{\text{инв}} = \left[1 - \left(\frac{C_{\text{уд}} \cdot L_{\text{ни}}}{T_{\text{баз}}^{\text{ни}}} + \frac{C_{\text{уд}} \cdot L_{\text{ки}}}{T_{\text{баз}}^{\text{ки}}} \right) : 2 \right], \quad (25)$$

где $L_{\text{ни}}$ и $L_{\text{ки}}$ – среднепоясное расстояние на начало и конец установленного i -го диапазона расстояния перевозки порожнего вагона согласно действующего Прейскуранта 10-01, км;

$T_{\text{ни}}^{\text{баз}}$, $T_{\text{ки}}^{\text{баз}}$ – провозная плата за перевозку порожнего вагона по базовому тарифу для вагона-аналога соответственно по действующей тарифной схеме на начало и конец установленного i -го диапазона расстояния перевозки порожнего вагона согласно Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2)», утверждённое Постановление ФЭК России от 17.06.2003 № 47-т/5, зарегистрировано в Минюсте России 9 июля 2003 г. № 4882, руб./ось-км.

Справочно: в качестве базовым тарифов для универсальных вагонов принимается тарифная схема N 25(1), а для специализированных вагонов – тарифная схема N 25.

Диапазоны расстояния перевозок для универсальных порожних вагонов согласно действующему Прейскуранта № 10-01 "Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами" (Тарифное руководство N 1, части 1 и 2)" следующие:

0-160 км, 161-1200 км, 1201-3000 км, свыше 3000 км;

а для специализированных вагонов: 0-160 км, 161-3000 км, свыше 3000 км.

а для специализированных вагонов: 0-160 км, 161-3000 км, свыше 3000 км.

Расчёт экономического эффекта от эксплуатации моделей грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог, формируется в соответствии с требованиями настоящей Методики.

Для подтверждения расчета Заявитель использует следующую заверенную информацию:

актуальную копию технических условий на оцениваемую модель вагона, имеющуюся у заявителя на праве собственности или ином законном основании, с указанием максимальной массы тары, номинальной грузоподъемности, максимальной длины по осям сцепления;

справку о технических условиях на модель вагона-аналога (при наличии), имеющуюся у заявителя на праве собственности или ином законном основании, с указанием максимальной массы тары, номинальной грузоподъемности, максимальной длины по осям сцепления (по запросу у владельца инфраструктуры);

программу испытаний по определению основного удельного сопротивления движению оцениваемой модели вагона и модели вагона-аналога, а также определению показателей воздействия оцениваемой модели вагона и модели вагона-аналога на железнодорожный путь, согласованную владельцем инфраструктуры и утвержденную аккредитованным испытательным центром (лабораторией);

протокол испытаний по определению основного удельного сопротивления движению оцениваемой модели вагона и модели вагона-аналога, с указанием коэффициента изменения основного удельного сопротивления движению оцениваемого вагона;

протокол испытаний по определению показателей воздействия оцениваемой модели вагона и модели вагона-аналога на железнодорожный путь с указанием коэффициента, отражающего изменение воздействия на путь вертикальных и горизонтальных сил при курсировании оцениваемого грузового вагона по сравнению с вагоном-аналогом;

документ владельца инфраструктуры о назначении допускаемых скоростей движения;

статистическая отчетность об использовании вагона-аналога за последний отчетный год, полученная у владельца инфраструктуры.

ФОРМА
сводного отчета
о проведении оценки регулирующего воздействия проекта акта
со средней степенью регулирующего воздействия

№ 02/08/08-16/00052734 (присваивается системой автоматически)	Сроки проведения публичного обсуждения проекта акта:	
	начало:	16.08.2016
	окончание:	12.09.2016

1. Общая информация

1.1.	Федеральный орган исполнительной власти (далее – разработчик): Министерство транспорта Российской Федерации <i>(указываются полное и краткое наименования)</i>
1.2.	Сведения о федеральных органах исполнительной власти – соисполнителях: Минпромторг России, ФАС России <i>(указываются полное и краткое наименования)</i>
1.3.	Вид и наименование проекта акта: Проект приказа «Об утверждении Методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог» <i>(место для текстового описания)</i>
1.4.	Краткое описание проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования: Отсутствие нормативно-правового акта, регулирующего методологию расчета экономической эффективности использования грузовых инновационных вагонов (с улучшенными техническими характеристиками) <i>(место для текстового описания)</i>
1.5.	Основание для разработки проекта акта: Поручение Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 30 июля № ДМ-П9-4546, программа поддержки транспортного машиностроения на 2016 год, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 января 2016 года № 57-р <i>(место для текстового описания)</i>
1.6.	Краткое описание целей предлагаемого регулирования: Принятие нормативно правового акта "Проект приказа «Об утверждении Методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог» <i>(место для текстового описания)</i>
1.7.	Краткое описание предлагаемого способа регулирования: Принятие нормативно правового акта "Проект приказа «Об утверждении Методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог»

	<i>(место для текстового описания)</i>	
1.8.	Контактная информация исполнителя разработчика:	
	Ф.И.О.:	Крупин Владимир Александрович
	Должность:	начальник отдела правового регулирования эксплуатационной безопасности и технической политики Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России
	Тел:	8 499 495 07 28
	Адрес электронной почты:	krupinva@mintrans.ru

2. Степень регулирующего воздействия проекта акта

2.1.	Степень регулирующего воздействия проекта акта:	Средняя <i>(высокая / средняя / низкая)</i>
2.2.	Обоснование отнесения проекта акта к определенной степени регулирующего воздействия ¹ : Подпункт "б" пункта 6 Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Совета Евразийской экономической комиссии, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. 1318.	
	<i>(место для текстового описания)</i>	

3. Описание проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования, оценка негативных эффектов, возникающих в связи с наличием рассматриваемой проблемы

3.1.	Описание проблемы, на решение которой направлен предлагаемый способ регулирования, условий и факторов ее существования: Отсутствие нормативно-правового акта, регулирующего методологию расчета экономической эффективности использования грузовых инновационных вагонов (с улучшенными техническими характеристиками)	
	<i>(место для текстового описания)</i>	
3.2.	Негативные эффекты, возникающие в связи с наличием проблемы: Отсутствие Методики не позволяет произвести расчет экономически-обоснованного эффекта, для совершенствования тарифных механизмов, стимулирующих приобретение перевозчиками, операторами подвижного состава и грузоотправителями инновационных вагонов с техническими характеристиками, обеспечивающими экономический эффект, связанный со снижением расходов владельца инфраструктуры при их эксплуатации.	
	<i>(место для текстового описания)</i>	

¹ В соответствии с пунктом 6 Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Совета Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1318 (далее – Правила).

3.3.	Информация о возникновении, выявлении проблемы, принятых мерах, направленных на ее решение, а также затраченных ресурсах и достигнутых результатах решения проблемы: Решение о необходимости принятия Проект приказа «Об утверждении Методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог» <i>(место для текстового описания)</i>
3.4.	Описание условий, при которых проблема может быть решена в целом без вмешательства со стороны государства: Проблема не может быть решена без вмешательства со стороны государства. <i>(место для текстового описания)</i>
3.5.	Источники данных: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>
3.6.	Иная информация о проблеме: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>

4. Анализ международного опыта в соответствующих сферах деятельности

4.1.	Международный опыт в соответствующих сферах деятельности: Анализ международного опыта не проводился <i>(место для текстового описания)</i>
4.2.	Источники данных: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>

5. Цели предлагаемого регулирования и их соответствие принципам правового регулирования, программным документам Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации

5.1.	Цели предлагаемого регулирования:	5.2.	Установленные сроки достижения целей предлагаемого регулирования:
Принятие указанного акта позволит на недискриминационной основе заявителям, которыми являются изготовителями вагонов, либо организация, владеющая заявляемыми вагонами, зарегистрированная в Российской Федерации, произвести расчет экономической эффективности вагонов с улучшенными характеристиками. В основе Методики принят принцип эмпирического определения показателей, влияющих на		2016	

инфраструктуру путем проведения испытаний вагонов с улучшенными характеристиками.	
5.3.	Обоснование соответствия целей предлагаемого регулирования принципам правового регулирования, программным документам Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации: Поручение Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 30 июля № ДМ-П9-4546, программа поддержки транспортного машиностроения на 2016 год, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 января 2016 года № 57-р <i>(место для текстового описания)</i>
5.4.	Иная информация о целях предлагаемого регулирования: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>

6. Описание предлагаемого регулирования и иных возможных способов решения проблемы

6.1.	Описание предлагаемого способа решения проблемы и преодоления связанных с ней негативных эффектов: Принятие нормативно правового акта "Проект приказа «Об утверждении Методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог» <i>(место для текстового описания)</i>
6.2.	Описание иных способов решения проблемы (с указанием того, каким образом каждым из способов могла бы быть решена проблема): Информация отсутствует. <i>(место для текстового описания)</i>
6.3.	Обоснование выбора предлагаемого способа решения проблемы: Проект приказа позволит наиболее эффективно и оперативно обеспечить безопасное функционирование железнодорожного транспорта. <i>(место для текстового описания)</i>
6.4.	Иная информация о предлагаемом способе решения проблемы: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>

7. Основные группы субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, иные заинтересованные лица, включая органы государственной власти, интересы которых будут затронуты предлагаемым правовым регулированием, оценка количества таких субъектов

7.1.	Группа участников отношений:	7.2.	Оценка количества участников отношений:
<i>(Описание группы субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности)</i>			

Владельцы инфраструктуры, владельцы подвижного состава, изготовители подвижного состава		Все владельцы инфраструктуры, владельцы подвижного состава, изготовители подвижного состава
<i>(Описание иной группы участников отношений)</i>		
Информация отсутствует		Информация отсутствует
7.3.	Источники данных: Информация отсутствует. <i>(место для текстового описания)</i>	

8. Новые функции, полномочия, обязанности и права федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления или сведения об их изменении, а также порядок их реализации

8.1. Описание новых или изменения существующих функций, полномочий, обязанностей или прав	8.2. Порядок реализации	8.3. Оценка изменения трудозатрат и (или) потребностей в иных ресурсах
Наименование органа:	Оценка изменения трудозатрат и (или) потребностей в иных ресурсах не производилась	
Новые функции, полномочия, обязанности и права не вводятся	В связи с этим, отсутствует порядок реализации	Информация отсутствует

9. Оценка соответствующих расходов (возможных поступлений) бюджетов бюджетной системы Российской Федерации

9.1. Наименование новой или изменяемой функции, полномочия, обязанности или права ²	9.2. Описание видов расходов (возможных поступлений) бюджетов бюджетной системы Российской Федерации	9.3. Количественная оценка расходов (возможных поступлений)
9.4.	Наименование органа ³ :	Информация отсутствует
9.4.1.	Информация отсутствует	9.4.2. Единовременные расходы в год возникновения: Информация отсутствует
		9.4.3. Периодические расходы за период: Информация отсутствует
		9.4.4. Возможные поступления за период: Информация отсутствует

² Указываются данные из раздела 8 сводного отчета.

³ Указываются данные из раздела 8 сводного отчета.

9.5.	Итого единовременные расходы:	Единовременные расходы отсутствуют
9.6.	Итого периодические расходы за год:	Периодические расходы отсутствуют
9.7.	Итого возможные поступления за год:	Возможные поступления отсутствуют
9.8.	Иные сведения о расходах (возможных поступлениях) бюджетов бюджетной системы Российской Федерации: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>	
9.9.	Источники данных: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>	

10. Новые преимущества, а также обязанности или ограничения для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности либо изменение содержания существующих обязанностей и ограничений, а также порядок организации их исполнения

10.1. Группа участников отношений ⁴	10.2. Описание новых преимуществ, обязанностей, ограничений или изменения содержания существующих обязанностей и ограничений	10.3. Порядок организации исполнения обязанностей и ограничений
<i>(Группы участников отношений)</i>		
Владельцы инфраструктуры, владельцы подвижного состава, изготовители подвижного состава	Информация отсутствует	Информация отсутствует

11. Оценка расходов и доходов субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, связанных с необходимостью соблюдения установленных обязанностей или ограничений либо изменением содержания таких обязанностей и ограничений

11.1. Группа участников отношений ⁵	11.2. Описание новых или изменения содержания существующих	11.3. Описание и оценка видов расходов (доходов)
---	---	---

⁴ Указываются данные из раздела 7 сводного отчета.

⁵ Указываются данные из раздела 7 сводного отчета.

		обязанностей и ограничений ⁶	
<i>(Группы участников отношений)</i>			
Владельцы инфраструктуры, владельцы подвижного состава, изготовители подвижного состава	Информация отсутствует		
11.4.	Источники данных: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>		

12. Риски решения проблемы предложенным способом регулирования и риски негативных последствий, а также описание методов контроля эффективности избранного способа достижения целей регулирования

12.1. Риски решения проблемы предложенным способом и риски негативных последствий	12.2. Оценки вероятности наступления рисков	12.3. Методы контроля эффективности избранного способа достижения целей регулирования	12.4. Степень контроля рисков
Риски решения проблемы отсутствуют	Оценка вероятности наступления рисков не проводилась	Методы контроля эффективности отсутствуют	Степень контроля рисков отсутствует
12.5.	Источники данных: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>		

13. Необходимые для достижения заявленных целей регулирования организационно-технические, методологические, информационные и иные мероприятия

13.1. Мероприятия, необходимые для достижения целей регулирования	13.2. Сроки мероприятий	13.3. Описание ожидаемого результата	13.4. Объем финансирования	13.5. Источники финансирования
Проведение мероприятий	Информация отсутствует	Информация отсутствует	Информация отсутствует	Информация отсутствует

⁶ Указываются данные из раздела 10 сводного отчета.

нет необходимости				
13.6.	Общий объем затрат на необходимые для достижения заявленных целей регулирования организационно-технические, методологические, информационные и иные мероприятия (млн. руб.):			Информация отсутствует

14. Индикативные показатели, программы мониторинга и иные способы (методы) оценки достижения заявленных целей регулирования

14.1. Цели предлагаемого регулирования ⁷	14.2. Индикативные показатели	14.3. Единицы измерения индикативных показателей	14.4. Способы расчета индикативных показателей
Принятие указанного акта позволит на недискриминационной основе заявителям, которыми являются изготовителями вагонов, либо организация, владеющая заявляемыми вагонами, зарегистрированная в Российской Федерации, произвести расчет экономической эффективности вагонов с улучшенными характеристиками.	Информация отсутствует	Информация отсутствует	Информация отсутствует
14.5.	Информация о программах мониторинга и иных способах (методах) оценки достижения заявленных целей регулирования: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>		
14.6.	Оценка затрат на осуществление мониторинга (в среднем в год, млн. руб.):		Информация отсутствует
14.7.	Описание источников информации для расчета показателей (индикаторов): Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>		

⁷ Указываются данные из раздела 5 сводного отчета.

15. Предполагаемая дата вступления в силу проекта акта, необходимость установления переходных положений (переходного периода), а также эксперимента

15.1.	Предполагаемая дата вступления в силу проекта акта:	2016
15.2.	Необходимость установления переходных положений (переходного периода): нет <i>(есть / нет)</i>	15.3. Срок (если есть необходимость): Информация отсутствует <i>(дней с момента принятия проекта нормативного правового акта)</i>
15.4.	Обоснование необходимости установления эксперимента: Эксперимент не требуется <i>(место для текстового описания)</i>	
15.5.	Цель проведения эксперимента: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>	
15.6.	Срок проведения эксперимента: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>	
15.7.	Необходимые для проведения эксперимента материальные и организационно-технические ресурсы: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>	
15.8.	Перечень субъектов Российской Федерации, на территориях которых проводится эксперимент: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>	
15.9.	Индикативные показатели, в соответствии с которыми проводится оценка достижения заявленных целей эксперимента по итогам его проведения: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>	

16. Сведения о размещении уведомления, сроках представления предложений в связи с таким размещением, лицах, представивших предложения, и рассмотревших их структурных подразделениях разработчика

16.1.	Полный электронный адрес размещения уведомления в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: Текст размещен без уведомления (поручение Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 30 июля № ДМ-П9-4546) <i>(место для текстового описания)</i>	
16.2.	Срок, в течение которого разработчиком принимались предложения в связи с размещением уведомления о подготовке проекта акта:	
	Начало:	уведомление не размещалось
	Окончание:	уведомление не размещалось

16.3.	Сведения о лицах, предоставивших предложения: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>
16.4.	Сведения о структурных подразделениях разработчика, рассмотревших представленные предложения: Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта <i>(место для текстового описания)</i>
16.5.	Иные сведения о размещении уведомления: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>

17. Сведения о проведении независимой антикоррупционной экспертизы проекта акта

17.1	Указать (при наличии) количество поступивших заключений от независимых экспертов (шт.):	Не поступали
17.2.	Выявленные коррупциогенные факторы и их способы устранения (при наличии): Не выявлены <i>(место для текстового описания)</i>	

18. Иные сведения, которые, по мнению разработчика, позволяют оценить обоснованность предлагаемого регулирования

18.1.	Иные необходимые, по мнению разработчика, сведения: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>
18.2.	Источники данных: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>

19. Сведения о проведении публичного обсуждения проекта акта, сроках его проведения, федеральных органах исполнительной власти и представителях предпринимательского сообщества, извещенных о проведении публичных консультаций, а также о лицах, представивших предложения, и рассмотревших их структурных подразделениях разработчика⁸

19.1.	Полный электронный адрес размещения проекта акта в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://regulation.gov.ru/p/52734 <i>(место для текстового описания)</i>
19.2.	Срок, в течение которого разработчиком принимались предложения в связи проведением публичного обсуждения проекта акта:
	Начало: 16.08.2016
	Окончание: 12.09.2016

⁸ Согласно пункту 21 Правил.

19.3.	Сведения о федеральных органах исполнительной власти и представителях предпринимательского сообщества, извещенных о проведении публичных консультации Информация отсутствует. <i>(место для текстового описания)</i>
19.4.	Сведения о лицах, представивших предложения: Сергеев Григорий Геннадьевич (g.sergevnnin@mail.ru); Саморегулируемая организация Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (railsovet@gmail.com); Иващенко Ольга Владимировна (ivaschenkoov@suek.ru); Общество с ограниченной ответственностью «Трансойл» (sysoenko.sn@transoil.com); Реутов Евгений Владимирович (reutov.ev@gmail.com); Сосипаторов Владимир Анатольевич (vsosipatorov@vostok1520.com); Писаревский Геннадий Ефимович (g.e.pisarevskiy@gmail.com). <i>(место для текстового описания)</i>
19.5.	Сведения о структурных подразделениях разработчика, рассмотревших предоставленные предложения: Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта <i>(место для текстового описания)</i>
19.6.	Иные сведения о проведении публичного обсуждения проекта акта: Информация отсутствует <i>(место для текстового описания)</i>

Указание (при наличии) на приложения.

Руководитель структурного подразделения
разработчика, ответственного за подготовку
проекта акта

В.А. Петренко

(инициалы, фамилия)

13.09.2016

Дата



Подпись

СВОДКА

предложений по итогам размещения текста проекта о подготовке нормативного правового акта
«Проект приказа «Об утверждении Методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог»»

ID проекта: 02/08/08-16/00052734

Ссылка на проект: <https://regulation.gov.ru/p/52734>

Дата проведения публичного обсуждения: 16.08.2016 – 12.09.2016

Количество экспертов, участвовавших в обсуждении: 7

Отчет сгенерирован: 13.09.2016 в 10:01

№	Участник обсуждения	Позиция участника обсуждения	Комментарии разработчика
1	Сергеев Григорий Геннадьевич (g.sergevnnin@mail.ru)	Методика определяет порядок расчета экономического эффекта от использования моделей грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог. Принятие данной Методики позволит, в первую очередь, владеть инфраструктурой и регулирующим органам государственной власти оценить экономическую целесообразность использования инновационного подвижного состава различных моделей с точки зрения воздействия на инфраструктуру и выработать общие правила для установления тарифных предпочтений при эксплуатации инновационных вагонов, исходя из технико-экономических характеристик подвижного состава, независимо от типа либо производителя грузового вагона с улучшенными техническими характеристиками. Тарифные предпочтения при эксплуатации инновационного подвижного состава в совокупности с субсидированием приобретения таких вагонов позволят собственникам вагонов	

		обновлять парк более быстрыми темпами, что соответствует уже принятым решениям Правительства Российской Федерации в части долгосрочных стратегий и программ развития железнодорожного транспорта, транспортного машиностроения, а также общей концепции развития тяжеловесного движения на сети российских железных дорог. Принимая во внимание изложенное, ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» как один из крупнейших отечественных перевозчиков минеральных удобрений, поддерживает представленный на общественное обсуждение проект Методики и считает, что скорейшее принятие указанного документа должно позитивным образом отразиться на развитии операторского бизнеса в текущих кризисных условиях и долгосрочной перспективе.	
2	Сергеев Григорий Геннадьевич (g.sergevnn@mail.ru)	Методика определяет порядок расчета экономического эффекта от использования моделей грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог. Принятие данной Методики позволит, в первую очередь, владельцу инфраструктуры и регулирующим органам государственной власти оценить экономическую целесообразность использования инновационного подвижного состава различных моделей с точки зрения воздействия на инфраструктуру и выработать общие правила для установления тарифных предпочтений при эксплуатации инновационных вагонов, исходя из технико-экономических характеристик подвижного	

		состава, независимо от типа либо производителя грузового вагона с улучшенными техническими характеристиками. Тарифные преференции при эксплуатации инновационного подвижного состава в совокупности с субсидированием приобретения таких вагонов позволят собственникам вагонов обновлять парк более быстрыми темпами, что соответствует уже принятым решениям Правительства Российской Федерации в части долгосрочных стратегий и программ развития железнодорожного транспорта, транспортного машиностроения, а также общей концепции развития тяжеловесного движения на сети российских железных дорог. Принимаемая во внимание изложенное, ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» как один из крупнейших отечественных перевозчиков минеральных удобрений, поддерживает проект Методики и считает, что скорейшее принятие указанного документа должно позитивным образом отразиться на развитии операторского бизнеса в текущих кризисных условиях и долгосрочной перспективе.	В пояснительной записке указано, что проект нормативно-правового акта разработан в рамках исполнения поручения Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 30 июля № ДМ-П19-4546. Принятие акта позволит определить фактический экономический эффект от эксплуатации вагонов с улучшенными техническими
3	Саморегулируемая организация Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (railsovet@gmail.com)	Согласно пояснительной записке, проект Методики разработан во исполнение Программы поддержки транспортного машиностроения на 2016 год, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 21.01.2016 № 57-р в части развития тарифных механизмов, стимулирующих приобретение перевозчиками, операторами подвижного состава и грузоотправителями инновационных вагонов с техническими	

		характеристиками, так как предусматривает проведение испытаний вагонов, с целью определения их воздействия на инфраструктуру железнодорожного транспорта. .	
4	Саморегулируемая организация Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (railsovet@gmail.com)	характеристиками, обеспечивающими экономический эффект, связанный со снижением расходов владельца инфраструктуры при их эксплуатации. В соответствии с указанной Программой в целях стимулирования обновления подвижного состава за счет вагонов с улучшенными характеристиками предусмотрен доклад в Правительство Российской Федерации по вопросу «Подготовки предложений по развитию тарифных механизмов, стимулирующих приобретение перевозчиками, операторами подвижного состава и грузоотправителями вагонов с улучшенными характеристиками, обеспечивающих дополнительный экономический эффект, связанный со снижением расходов владельца инфраструктур». Вместе с тем, проект Методики представляет собой лишь алгоритм расчета условного изменения затрат владельца инфраструктуры от эксплуатации вагона с улучшенными техническими характеристиками и не содержит положений о его влиянии на систему тарифообразования. Кроме того, неясен правовой статус данного документа и обязательность его применения Минтрансом России и ОАО «РЖД».	Методика определяет алгоритм проведения расчета экономического эффекта от эксплуатации вагонов с улучшенными техническими характеристиками.

	«Уралвагонзавод», АО «Алтайвагон». В настоящее время испытания закончены, готовятся итоговые отчеты, на основании которых, в случае подтверждения экономического эффекта будут приниматься решения об установлении вагонам, принимавшим участие в испытаниях, тарифных скидок. Проект Методики и СТО РЖД 10.002-2015 содержат ряд различий в части порядка проведения испытаний и выполнения расчетов. При утверждении и введении в действие проекта Методики существует риск, что ФАС России не примет расчеты оценки экономической эффективности для инфраструктуры ОАО «РЖД» для установления тарифных преференций инновационным вагонам, участвующим в испытаниях по СТО РЖД 10.002-2015, что повлечет за собой дополнительные расходы производителей и операторов подвижного состава для проведения повторных испытаний. Во избежание этого документы, регламентирующие порядок подтверждения экономического эффекта эксплуатации грузовых инновационных вагонов для инфраструктуры, должны быть единообразны и не содержать существенных различий. Ввиду большой трудоемкости и значительной затратности процесса проведения испытаний вагона с улучшенными техническими характеристиками интерес со стороны операторов к приобретению указанного подвижного состава может возникнуть только после его отнесения к категории «готового продукта», т.е. прошедшего все виды испытаний, зарегистрированного в установленном порядке и имеющего утвержденные льготные тарифные
--	--

		условия эксплуатации. При проведении практически всех видов расчетов должен быть использован огромный массив данных, представляемых ОАО «РЖД». Вместе с тем, в проекте Методики не оговорены условия их представления и период времени, за который они должны быть представлены. С позиций операторского бизнеса практическое применение проекта Методики в целях выгодного обновления вагонного парка невозможно. Как представляется, приобретение вагона должно быть мотивировано предоставлением льготных тарифных условий. Однако согласно проекту Методики указанные льготы могут быть предоставлены после испытаний приобретенного вагона на конкретном полигоне, при этом остается неясным необходимо ли проводить испытания заново в случае изменения логистики или системы работы.	условия эксплуатации. При проведении практически всех видов расчетов должен быть использован огромный массив данных, представляемых ОАО «РЖД». Вместе с тем, в проекте Методики не оговорены условия их представления и период времени, за который они должны быть представлены. С позиций операторского бизнеса практическое применение проекта Методики в целях выгодного обновления вагонного парка невозможно. Как представляется, приобретение вагона должно быть мотивировано предоставлением льготных тарифных условий. Однако согласно проекту Методики указанные льготы могут быть предоставлены после испытаний приобретенного вагона на конкретном полигоне, при этом остается неясным необходимо ли проводить испытания заново в случае изменения логистики или системы работы.	
5	Саморегулируемая организация Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (railsovet@gmail.com)	Направляются предложения СРО НП «Совет операторов железнодорожного подвижного состава» по проекту Методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог (копия письма от 12.09.2016 № 369 прилагается).	Методика разработана на основе СТО ОАО «РЖД». Проект приказа об утверждении Методики согласован с ФАС России. Методика определяет порядок расчета экономического эффекта от эксплуатации грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками.	
6	Ивашенко Ольга Владимировна (ivaschenkoov@suck.ru)	Считаем, что данная методика оценивает все возможные экономические эффекты для ОАО «РЖД» от использования инновационного вагона, а именно: сокращение затрат на содержание инфраструктуры, снижение расходов на топливо-энергетические ресурсы, расходуемые на тягу поезда, а также снижение затрат на содержание	Затраты на приобретение вагонов несет владелец вагона. Соответственно выгодополучателем, от экономического эффекта эксплуатации вагона с улучшенными характеристиками является владелец вагона. Что позволяет ему сформировать дополнительный источник	

		локомотивов в грузовом движении. Итоговый суммарный эффект, полученный по результатам испытаний различных моделей вагонов, предлагаем компенсировать путем предоставления понижающего коэффициента на порожний рейс к базовым ставкам тарифной схеме № 25(1) Прейскуранта 10-01. При этом размер скидки будет увеличиваться по мере роста дальности порожнего рейса, что полностью повторяет характер скидки, которая применяется сейчас и не стимулирует сокращение порожнего пробега вагона. Учитывая что основной экономический эффект для ОАО "РЖД" достигается в грузежном рейсе инновационного вагона, считаем целесообразным предоставить скидку в виде понижающего коэффициента к тарифной схеме №8. При этом, по мере роста дальности грузежного рейса, будет расти и экономический эффект для ОАО "РЖД" от пропуска по своей инфраструктуре инновационного вагона, а стимулов увеличивать у операторов порожний пробег уже не будет. Такой подход повысит интерес к использованию вагонов с улучшенными характеристиками, как со стороны грузоотправителей, так и со стороны операторов так как первые будут готовы платить операторам повышенную ставку за вагон. На данный момент скидка в порожнем рейсе не стимулирует грузоотправителей проявлять интерес к инновационным вагонам, за исключением тех, кто данные вагоны арендует и сам является плательщиком порожнего рейса. Перенос скидки на грузежный рейс значительно увеличит стимулы работать с теми операторами, у которых в парке	инвестиций для приобретения грузовых вагонов с улучшенными характеристиками.
--	--	---	--

7	Общество с ограниченной ответственностью «Трансойл» (sysoenko.sn@transoil.com)	будут данные вагоны, что позволит сформировать устойчивый долгосрочный спрос на новые вагоны у всех клиентов железных дорог.	
		ООО «Трансойл» рассмотрело проект «Методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог» и сообщает следующее. В Методике представлены расчеты изменений затрат владельца инфраструктуры в соотношении от эксплуатации вагона с улучшенными техническими характеристиками без расчета влияния на систему тарифообразования. В Пояснительной записке к проекту Методике указано, что она разработана во исполнение Программы поддержки транспортного машиностроения на 2016 год, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 января 2016 года № 57-р в части развития тарифных механизмов, стимулирующих приобретение перевозчиками, операторами подвижного состава и грузоотправителями инновационных вагонов с техническими характеристиками, обеспечивающими экономический эффект, связанный со снижением расходов владельца инфраструктуры при их эксплуатации, но данный проект не вполне отвечает сути мероприятия, изложенного в утвержденной Программе Правительства Российской Федерации Программе поддержки транспортного машиностроения на 2016 год. Распоряжением ОАО «РЖД» от 26.04.2016 года № 768р утверждены и вводятся в действие с 01.09.2016 СТО РЖД 10.002-2015 «Вагоны грузовые	Методика позволяет определить фактический эффект от эксплуатации вагонов с улучшенными техническими характеристиками на основе испытаний.

	инновационные. Правила оценки экономической эффективности» (далее – СТО РЖД 10.002-2015). С целью апробации СТО РЖД 10.002-2015 в период с июля по август 2016 года проведены сравнительные испытания инновационных вагонов следующих производителей: ПАО «НПК «ОВК», АО «НПК «Уралвагонзавод», АО «Алтайвагон». Далее будут подготовлены отчеты по проведенным испытаниям с целью оценки экономического эффекта. Проект Методики и СТО РЖД 10.002-2015 содержат ряд различий в части порядка проведения испытаний и выполнения расчетов. При утверждении и введении в действие Методики существует риск, что ФАС России не примет расчеты оценки экономической эффективности для инфраструктуры ОАО «РЖД» и установления тарифных предпочтений инновационным вагонам, участвующим в испытаниях по СТО РЖД 10.002-2015, т.к. испытания по Методике пока не проводились, что повлечет за собой дополнительные расходы производителей и операторов подвижного состава для проведения повторных испытаний. Во избежание этого документы, регламентирующие порядок подтверждения экономического эффекта эксплуатации грузовых инновационных вагонов для инфраструктуры, должны быть единообразны и не содержать существенных различий. Для определения показателей, необходимых для расчета эффективности (неэффективности) использования инновационных вагонов, ОАО «РЖД» еще в течение 2-х лет будет продолжать проведение эксплуатационных испытаний с целью определения показателей, которые затем необходимо учитывать	
--	--	--

8		в формулах расчета экономической эффективности или дополнительных затрат на содержание инфраструктуры. При проведении практически всех видов расчетов должен быть использован огромный массив данных, представляемых ОАО «РЖД», но в Методике не оговорены условия их представления и период времени, за который они должны быть представлены. Практическое применение Методики в целях выгодного обновления вагонного парка невозможно, приобретение инновационного вагона должно быть мотивировано предоставлением льготных тарифных условий. Однако согласно Методике указанные льготы могут быть предоставлены после испытаний приобретенного вагона на конкретном полигоне. На основании вышеизложенного можно сделать вывод, о том что интерес со стороны операторов к приобретению указанного подвижного состава может возникнуть только после его отнесения к категории «готового продукта», т.е. прошедшего все виды испытаний, зарегистрированного в установленном порядке и имеющего утвержденные льготные тарифные условия эксплуатации.	
	Реутов Евгений Владимирович (reutov.ev@gmail.com)	Некоммерческим партнерством производителей и пользователей железнодорожного подвижного состава «Объединение вагоностроителей» рассмотрен проект приказа Минтранса России «Об утверждении Методики оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог», размещенный на Федеральном портале проектов	

		нормативных правовых актов. Предложения во вложения.
9	Сосипаторов Владимир Анатолевич (vsosipatorov@vostok1520.com)	Да, применение Методики для тарифообразования дает возможность наиболее гибко реализовывать стимулирующую функцию тарифов с целью обновления парка грузовых вагонов на сети российских железных дорог вагонами новых моделей с улучшенными характеристиками. Предложенная Методика представляет собой алгоритм расчета изменения затрат владельца инфраструктуры от эксплуатации вагона с улучшенными техническими характеристиками для всех типов и моделей грузовых вагонов. Ее применение создает основу для универсального тарифообразования для вагонов всех вагоностроительных заводов с учетом эффекта, который получает владелец инфраструктуры и перевозчик, совершенствуя подход, по которому тарифная скидка предоставлялась только на перевозки порожних вагонов конкретных моделей отдельных производителей. Проект Методики разработан во исполнение Программы поддержки транспортного машиностроения на 2016 год, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 21.01.2016 № 57-р в части развития тарифных механизмов, стимулирующих приобретение перевозчиками, операторами подвижного состава и грузоотправителями инновационных вагонов с техническими характеристиками, обеспечивающими экономический эффект, связанный со снижением

		расходов владельца инфраструктуры при их эксплуатации.	
10	Сосипаторов Владимир Анатольевич (vsosipatorov@vostok1520.com)	Риски применения предложенного документа отсутствуют.	
11	Сосипаторов Владимир Анатольевич (vsosipatorov@vostok1520.com)	Применение на практике данной Методики при определении тарифа ОАО «РЖД» снимет барьеры выхода на рынок новых моделей вагонов. Сегодня в Прейскуранте №10-01 скидки приняты для конкретных моделей, таким образом при разработке новой модели в него необходимо вносить изменения. Методика заполняет «вакуум» в нормативной базе по определению величины тарифного стимула для обновления парка грузовых вагонов новыми более современными моделями. ОАО «РЖД» в период с июля по сентябрь 2016 года проведены испытания инновационных вагонов всех ведущих отечественных производителей: ПАО «НПК «ОВК», АО «НПК «Уралвагонзавод», АО «Алтайвагон». В настоящее время испытания закончены, готовятся итоговые отчеты, на основании которых, в случае подтверждения экономического эффекта должны приниматься решения об установлении вагонам, подтвердившим свою эффективность для инфраструктуры ОАО «РЖД», тарифных скидок. При принятии представленной Методики Минтранса России, результатов испытаний и рассчитанная с ее использованием величина экономического эффекта для инфраструктуры ОАО «РЖД», дадут основу для установления тарифных предпочтений вагонам с улучшенными техническими характеристиками,	

		модельный ряд которых был представлен на испытаниях. С позиции владельцев подвижного состава практическое применение представленной Методики в целях более эффективного обновления вагонного парка дает понятную и практичную основу для определения наиболее оптимальной и долгосрочной модели развития операторского бизнеса. Это также является ключевым фактором, определяющим условия предоставления кредитов на приобретение (получения по схеме лизинга) операторскими компаниями вагонов с улучшенными техническими характеристиками. Всё это, в конечном итоге, влияет на сдерживание роста ставки оперирования в условиях сформировавшегося за последние годы кризиса на рынке оперирования и дефицита парка отдельных типов грузовых вагонов. Кроме того, применение инновационных вагонов уже в 2016 году дало ОАО «РЖД» важное преимущество – рост провозной способности – увеличение объемов перевозок при том же графике движения поездов по наиболее загруженному Восточному полигону за полугодие т.г. составило 1 млн тонн дополнительно без затрат в удлинении приемо-отправочных путей (типовая длина 1050 м – 71 усл. вагон) за счет увеличения веса поезда до 7100 тонн.
12	Сосипаторов Владимир Анатолевич (vsosipatorov@vostok1520.com)	Альтернативных способов решения проблемы нет. Данная стимулирующая мера (удешевление порожнего пробега), которая может быть реализована с применением Методики является важной с точки зрения адресной поддержки операторов грузовых вагонов в течение длительного

		периода времени их эксплуатации. Эффект от применения вагонов также получают: - ОАО «РЖД» – в виде снижения затрат на тягу поездов, сокращение технических осмотров вагонов в пути следования, рост провозной способности (вывоз большего количества груза в одном и том же количестве вагонов), снижения количества сбоев и неисправностей, простоя вагонов, сокращения локомотивов из-за отказов вагонов, сокращения операционных и инвестиционных затрат за счет роста веса поезда; - грузовладелец – в виде снижения тарифа на перевозки 1 тонны груза (как за счет грузовой части тарифа, так и за счет удельных затрат на вагонную составляющую); - владельцы погрузо-выгрузочных комплексов – за счет увеличения объемов погрузки-выгрузки в единицу времени при том же количестве переработанных вагонов, а также за счет снижения производительных затрат на обработку неисправных вагонов на подъездных путях.	
13	Сосипаторов Владимир Анатольевич (vsosipatorov@vostok1520.com)	Мнение в приложенном файле.	
14	Писаревский Геннадий Ефимович (g.e.pisarevskiy@gmail.com)	Предлагаемое регулирование является оптимальным способом решения проблемы оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог. Проект Методики разработан во исполнение Программы поддержки транспортного машиностроения на 2016 год, утвержденной распоряжением Правительства Российской	

		Федерации от 21.01.2016 № 57-р и направлен на развитие тарифных условий, стимулирующих приобретение подвижного состава с техническими характеристиками, обеспечивающими экономический эффект, связанный со снижением расходов владельца инфраструктуры при их эксплуатации. Предложенная редакция проекта Методики представляет собой универсальный алгоритм расчета изменения затрат владельца инфраструктуры и перевозчика – ОАО «РЖД» в зависимости от сетевых условий эксплуатации грузовых вагонов различных типов и технико-экономических параметров оцениваемых моделей вагонов. Ее применение позволяет обосновать уровень получаемого комплексного эффекта от использования на сети железных дорог вагонов различных видов и назначений. В проекте Методики представлен механизм учета размера экономического эффекта, получаемого владельцем инфраструктуры/перевозчиком, при реализации принципов тарифного стимулирования применения инновационной техники на железнодорожном транспорте.	
15	Писаревский Геннадий Ефимович (g.e.pisarevskiy@gmail.com)	Какие-либо риски применения предложенного механизма, а также негативные последствия для участников рынка железнодорожных перевозок, отсутствуют. Во-первых, расчет экономического эффекта опирается на результаты испытаний, подтверждающих основные ключевые показатели для оцениваемых моделей грузовых вагонов по сравнению с выбранным вагоном-аналогом (базовым вариантом). Во-вторых, программа	

		испытаний и учитываемые при этом параметры отражают архитектуру проведения указанных работ, как со стороны владельца инфраструктуры, так и организаций-изготовителя оцениваемого подвижного состава.	
16	Писаревский Геннадий Ефимович (g.e.pisarevskiy@gmail.com)	Применение на практике данной Методики создаст предпосылки для формирования единых принципов тарифного регулирования в области применения инновационных вагонов на железнодорожном транспорте. Рассматриваемый проект Методики должен устанавливать связь полученного эффекта для ОАО «РЖД» с величиной тарифной преференции на равных условиях для всех производителей без привязки к конкретной номенклатуре выпускаемой продукции и позволит создать унифицированную нормативную основу для стимулирования внедрения инновационной продукции на железнодорожном транспорте. Для участников рынка железнодорожных перевозок практическое применение Методики при реализации тарифной политики на железнодорожном транспорте позволит обеспечить стимулирующие условия по обновлению вагонного парка и создать ясную и прозрачную основу для определения наиболее эффективного долгосрочного развития операторского бизнеса, опирающегося на мотивированное предоставление тарифных преференций при использовании подвижного состава с улучшенными технико-экономическими характеристиками.	

17	Писаревский Геннадий Ефимович (g.e.pisarevskiy@gmail.com)	Представленный проект Методики является оптимальным способом решения поставленной при её формировании задачи, при этом альтернативные способы решения проблемы, на разрешение которой направлена Методика, в настоящее время отсутствуют. Методика предлагает комплексный аппарат для оценки экономической эффективности использования инновационных грузовых вагонов на сети железных дорог общего пользования. Результатом применения Методики являются показатели, отражающие дополнительную прибыль владельца инфраструктуры от использования в грузовых перевозках вагонов в улучшенными техническими характеристиками. Указанная Методика может непосредственно использоваться в системе государственного тарифного регулирования для установления конкретных тарифных преференций на базе действующего Прейскуранта №10-01 в отношении вагонов с улучшенными техническими характеристиками.
----	---	--

Общее количество поступивших предложений	17
Общее количество учтенных предложений	12
Общее количество частично учтенных предложений	1
Общее количество неучтенных предложений	4

В.А. Петренко

ФИО руководителя

«13» сентября

Дата

2016 г.

Подпись



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

МОСКВА

1. ФАС России (И.Ю.Артемову)

Обеспечьте выполнение поручений, предусмотренных пунктами 8 и 12 протокола совещания от 9 февраля 2016 г. № ДМ-П9-12пр, в полном объеме. При проработке предложений по вопросу установления тарифных преференций в отношении вагонов с улучшенными техническими характеристиками руководствуйтесь пунктом 8 указанного протокола совещания. В случае подтверждения на основе проведенных испытаний и расчетов экономического эффекта для владельца инфраструктуры при эксплуатации вагонов с улучшенными техническими характеристиками совместно с Минтрансом России, Минпромторгом России, ОАО "РЖД" и Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО "РЖД" представьте в Правительство Российской Федерации предложения по внесению изменений в Прейскурант № 10-01.

2. Минтранс России (М.Ю.Соколову)

Минпромторг России (Д.В.Мантурову)

ФАС России (И.Ю.Артемову)

При участии ОАО "РЖД" и Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО "РЖД" утвердите Методику оценки экономической эффективности эксплуатации грузовых инновационных вагонов на железнодорожной инфраструктуре российских железных дорог.



Д. Медведев

30 июля 2016 г.

ДМ-П9-4546



3003968
01.08.16
12:38:04