



Передача участков ТОР

2018г.

К.т.н. Калетин С.В.

Существующие проблемы при производстве текущего ремонта вагонов

В ходе реформы ОАО «РЖД» было произведено разделение вагонных депо на ремонтные и эксплуатационные

Основными целями данного разделения являлись:

- создание условий для развития конкуренции в сфере ремонта грузовых вагонов;
- создание организационно-правовых условий для участия сторонних инвесторов в развитии вагоноремонтных мощностей;
- обеспечение финансовой прозрачности деятельности ОАО «РЖД» по ремонту и содержанию грузовых вагонов;
- сокращение низкодоходных непрофильных активов компании;
- оптимизация структуры управления вагонным комплексом ОАО «РЖД».

Отсутствие конкуренции приводит к тому, что в части текущего ремонта ОАО «РЖД» сегодня может диктовать свои условия, не всегда выгодные собственникам вагонов.



В настоящее время, при проведении ТОР имеются следующие проблемы:



- Спорные или необоснованные отцепки вагонов
- Необходим постоянный контроль за объемами выполняемых работ в целях исключения выставления счетов за работы, которые не требовалось выполнять или которые не выполнялись
- Длительное согласование документов на ремонт вагонов
- Постоянный рост цен на услуги ТОР
- Низкое качество текущего отцепочного ремонта вагонов
- Неудобство расчетов
- Длительный простой



Концепция по участкам текущего отцепочного ремонта вагонов



**ЗАПЛАНИРОВАНА ПЕРЕДАЧА В АО «ВРК-1,2,3»
208 УЧАСТКОВ ТОР, НАХОДЯЩИХСЯ В ВЕДЕНИИ ЦВ**

**АО «ВРК-1»
– 73 участка**

**АО «ВРК-2»
– 75 участков**

**АО «ВРК-3»
– 60 участков**



Риски, возникающие при передаче всех участков ТОР предприятиям АО «ВРК-1,2,3»

Процесс текущего отцепочного ремонта, это часть перевозочного процесса, так как вагон ремонтируется в целях поддержания его исправного технического состояния для перевозки грузов или при возникновении неисправностей, угрожающих безопасности движения. Передача этого процесса из перевозочного в процесс ремонтного бизнеса, причем только на вагоноремонтных предприятиях ОАО «РЖД», неизбежно повлечет за собой :

Прекращение слежения за остатком неисправных вагонов со стороны инфраструктуры, что повлечет за собой рост остатка и увеличение простоя вагонов в нерабочем парке

Создание на рынке вагоремонта «монстра», который монополизировать весь ремонтный процесс, создаст дискриминационные условия по доступу на этот рынок, что погубит всю конкуренцию и негативно скажется как на процессе ремонта и его стоимости, так и на всем перевозочном процессе

Снижение качества плановых ремонта в целях последующего увеличения количества внеплановых ремонтов (ремонтов ТОР), что негативно скажется на общей безопасности движения

Выводы



Согласно проведенного анализа, наиболее целесообразной схемой передачи пунктов TOP является их передача помимо предприятий ВРК ОАО «РЖД» частным вагоноремонтным предприятиям, что будет способствовать:



Развитию конкуренции
на рынке TOP



Увеличению количества
мест проведения TOP



Снижению стоимости
TOP, а так же
сокращению издержек на
содержание подвижного
состава

