**РЕЗОЛЮЦИЯ (проект, замечания и дополнения – на lom@rusmet.ru)**

отраслевого сообщества по итогам 7-й конференции

«Грузоперевозки для промышленности: металлы, лом, щебень, зерно, песок»

Hilton Moscow Leningradskaya 5\*, г. Москва 27 августа 2024 г.

Настоящая резолюция сформирована 27 августа в Москве по итогам конференции «Грузоперевозки для промышленности: металлы, лом, щебень, зерно, песок» (далее резолюция), отображает консолидированные предложения отраслевого сообщества во исполнение:

* Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 “О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года” в части подпунктов «с» и «у» пункта 6
* Раздела III «Развитие транспортной и энергетической инфраструктуры» Плана мероприятий по реализации Стратегии развития металлургической промышленности Российской Федерации на период до 2030 г. (далее План)
* Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года и др. стратегических нормативно-правовых актов

Участники конференции пришли к единому мнению о необходимости решения сложившихся проблем и устранения дисбаланса в сфере грузоперевозок промышленных грузов по следующим направлениям:

1. Несоблюдение единых критериев доступа перевозчиков к услугам по использованию транспортной инфраструктуры. Создание дискриминационных условий для перевозчиков отдельных видов грузов, в т.ч. произвольное определение владельцами и операторами транспортной инфраструктуры очередности и приоритетности перевозок.
2. Невозможность переориентации потоков грузов с одного вида транспорта на другой. Дефицит транспорта для перевозки и перевалки грузов, в т.ч.: водного и автомобильного, возникший в связи с высоким износом текущего парка, отсутствием его оперативного обновления, в т.ч. из-за влияния санкций и резкого роста цен на спецтранспорт и технику.
3. Несовершенство нормативно-правовой базы в сфере перевозок промышленных грузов, рост правовых и экономических рисков у грузоотправителей.

**Железнодорожные перевозки**. Повышенная нагрузка на железнодорожную транспортную инфраструктуру обусловлена различными факторами, в том числе сезонным ростом перевозок граждан в период отпусков, и вынужденной переориентацией с грузопотока на пассажиропоток. Вместе с тем, август традиционно является сезоном активной загрузки и в ряде таких отраслей, как металлургия и строительство. Металлурги начинают формировать зимний запас металлолома, а строители стараются закупить щебень. Но предпочтение по практике железнодорожниками неизменно отдается щебню, так как при заморозках он промерзает в вагонах, с последующей невозможностью выгрузки и блокировкой этого вагона до весны. Металлолом может быть поставлен в очередь до конца октября и более. Такой подход, в свою очередь, негативно влияет на сырьевую обеспеченность и безопасность металлургических заводов, увеличивает себестоимость лома и наносит ущерб ломозаготовителям, в том числе из-за невозможности переориентировать лом с экспорта на внутренний рынок.

Вместе с тем, при наличии указанных проблем, увеличение ж/д тарифа по доставке лома происходит последовательно ежегодно:

в 2020 году на 3,5%

в 2021 году на 3,7%

в 2022 повышали два раза итого за год на 18,6%

в 2023 году на 10,75%

в 2024 на 11%

В настоящее время в стоимости лома логистика уже превышает 20%.

Вместе с тем, металлургические заводы вынуждены заключать с железнодорожными операторами негибкие сервисные контракты сроком на 5-7 лет, при которых зачастую не только не могут предоставить свои вагоны поставщикам лома для доставки вторсырья на предприятие, но и принять лом на вагонах ломозаготовителя.

Таким образом, складывается ситуация, когда грузы и грузоотправители начинают конкурировать между собой при создании нерыночных дискриминационных условий, а не грузоперевозчики, как это предусмотрено действующим законодательством. Так, в подпункте «б» пункта 4 Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования (утв. постановлением Правительства РФ от 25 ноября 2003 г. N 710, далее Правила) предусмотрено обеспечение конкуренции в сфере железнодорожных перевозок.

**Автомобильные перевозки**. В связи со сложностями железнодорожных перевозок, грузоотправители пытаются найти альтернативные способы доставки. И дальнейшее развитие автопоставок в структуре логистики отдельных грузов, таких как лом, могло бы сбалансировать сезонную загрузку на жд, однако существуют барьеры.

Перевозка лома автотранспортом уже вынужденно увеличилась в 2023-2024 гг на 25%. Но в сегменте авто также наблюдается сезонная конкуренция грузов. В августе приоритет отдается грузам агропромышленного комплекса, таким как зерно, в связи с уборочными работами. Металлы и лом снова оказываются в очереди на осень. Перспектива увеличения собственного парка спецтехники также имеется, но стоимость покупки и обслуживания автотранспорта критично растет.

Цена на ГСМ выросла в среднем по РФ на 40%. А в таких регионах, как ЮФО более чем на 100%. Рост ФОТ водителей превысил 50% из-за конкуренции за персонал с другими отраслями, такими как сельское хозяйство (сейчас шоферы нужны на уборке урожая)

Стоимость самой спецтехники также выросла. Средняя цена отечественных и китайских ломовозов в 2021 году была порядка 10 млн, сейчас более 13 млн. И с октября 2024 г. стоимость поднимется еще на 7-10% в связи с изменением ставки утилизационного сбора на транспорт.

Увеличились, более чем на 35-40%, затраты на ремонт и на технические жидкости для спецтехники. Иностранные поставщики ушли, а отечественные пока не поспевают за спросом.

Влияет и рост ключевой ставки Банка России. В начале 2021 года он составлял 4,25%, а в 2024 году уже 18%, и может подняться до 20% к концу года. Что приводит к удорожанию кредитов, лизинга и иных финансовых сфер рынка.

**Перевозки водным транспортом.** Проблема дефицита инфраструктуры, транспорта и сервисного обслуживания стоит наиболее остро в этом виде грузоперевозок, парк судов устарел, портовые мощности требуют инвестиций в развитие для возможности стать полноценной альтернативой жд и автоперевозкам.

Вместе с тем, это один из наиболее перспективных, экономичных и оперативных видов логистики. Как в части международных перевозок, так и внутренних. Кроме того, это универсальный вид перевозки для лома, щебня, песка, зерна и других промышленных грузов.

Но внутренние водные грузоперевозки, как речные, так и морские, помимо недостатка технической базы, сталкиваются с проблемой очень короткого нормативно допустимого периода навигации, даже в южных регионах.

**Принимая во внимание обозначенные вызовы сферы грузоперевозок промышленных грузов, отраслевое сообщество предлагает следующие меры, которые будут содействовать реализации действующей государственной политики и помогут поддержать бизнес реального сектора экономики.**

1. Внесение изменений в Постановление Правительства РФ от 25 ноября 2003 г. N 710 "Об утверждении Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования" в части повышения приоритета перевозки грузов с непрерывным технологическим циклом и имеющих статус стратегических товаров, в т.ч. металлургических грузов и металлолома

2.Формирование прогноза о распределении перспективных до 2030 г. ( в разбивке по годам) объемов перевозок металлов и металлургической продукции, металлолома, щебня, песка, зерна по видам транспорта, в т.ч. с использованием железнодорожной инфраструктуры, автотранспорта, водного транспорта с привлечением данных от крупнейших поставщиков услуг , таких как ОАО РЖД, операторы подвижного состава, автопоставщики, администратора участков водных бассейнов и портов ( в рамках реализации Плана).

3. Проведение регионального эксперимента по нормативному расширению периода речной и морской навигации в пилотных регионах Поволжья с марта по ноябрь. А также разрешение иностранным торговым судам дружественных государств захода в акватории российских рек вглубь страны для формирования условий более оперативной и эффективной международной логистики.

4. Недопущение дальнейшего роста цен на автомобильный и водный транспорт для возможности расширения собственных транспортных парков грузоотправителями. Рекомендуется не увеличивать утилизационный сбор на отечественную и импортную спецтехнику. Вместо этого необходимо применить стимулирующие меры к обновлению автопарка и парка судов при утилизации старой техники. В том числе, возобновить госпрограмму утилизации, принять меры к минимизации нелегального теневого сектора авторазбора, и предоставить скидки на покупку новой техники при установлении рекомендованного нормативного срока использования такой спецтехники на территории РФ.

5. Оптимизация договорных отношений операторов и грузоотправителей. Рекомендуется в сервисных контрактах между «якорными» операторами и грузоотправителями предусмотреть условие, предполагающее возможность грузоотправителя воспользоваться услугами и\или принять вагоны сторонних операторов подвижного состава, при невозможности «якорного» оператора обеспечить достаточной инфраструктурой грузоотправителя.

6. Принятие мер к исключению возможности злоупотребления правом операторами подвижного состава в части взыскания с грузоотправителя штрафов на основании абзаца 6 статьи 62 Устава железнодорожного транспорта РФ за нарушение нормативных сроков погрузки вагонов.

7. Для формирования сети устойчивых партнерств с иностранными государствами и создание необходимой инфраструктуры для внешнеэкономической деятельности, технологической и промышленной кооперации и освоения новых рынков, а также в целях увеличения к 2030 году объема перевозок по международным транспортным коридорам не менее чем в полтора раза по сравнению с уровнем 2021 года за счет повышения глобальной конкурентоспособности маршрутов, определение перечня приоритетных грузов, в т.ч. металлургической продукции и металлолома

-при торговле с Китаем в рамках развития железнодорожного сообщения «Один пояс-один путь»

-при торговле с Ираном и поставках по железной дороге, которая свяжет между собой крупнейшие торговые точки и создаст транспортный коридор “Север-Юг”.

- в рамках развития Северного морского пути

**Подписной лист с поддержкой Резолюции**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Организация\эксперт** | **ФИО, должность** | **Подпись** |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |