



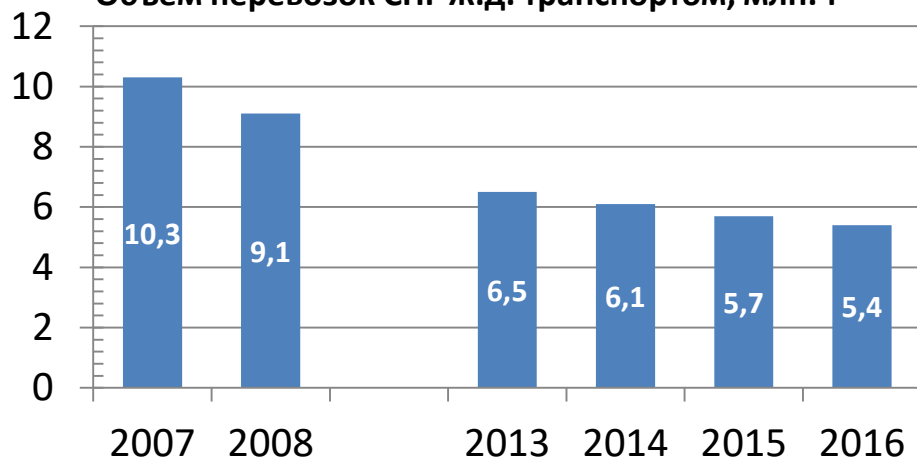
Внедрение в России современных логистических технологий обработки и транспортировки рыбных грузов

Момот Виталий Иванович

Президент Ассоциации операторов рефрижераторного подвижного состава

Характеристика рынка перевозки скоропортящихся грузов

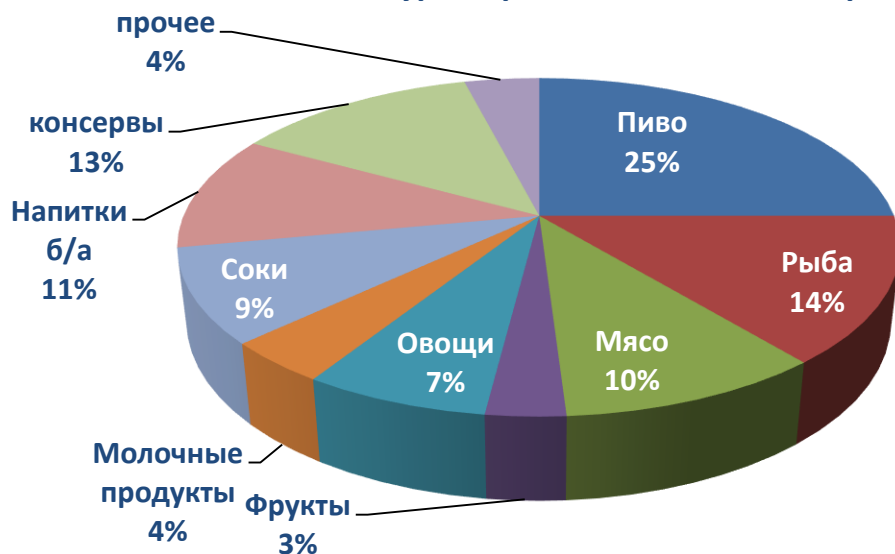
Объём перевозок СПГ ж.д. транспортом, млн. т



Основные характеристики рынка

- Доля железнодорожного транспорта в перевозках СПГ составляет около 12%, доля автотранспорта около 88%
- За 2007-2016гг объём перевозок СПГ жд.транспортом сократился на 37%
- На расстояние менее 3 000 км 90% СПГ перевозится автотранспортом.
- Только на расстояние перевозки более 5 000 км. железнодорожный транспорт начинает конкурировать с автомобильным транспортом

Номенклатура перевозимых СПГ ж.д.транспортом, %



Основные факторы снижения доли ж.д.транспорта

- Морально и физически устаревший подвижной состав
- Не соответствующие реалиям Правила перевозок СПГ жд.транспортом
- Размер железнодорожного тарифа на перевозку СПГ

№ 1 на рынке перевозок СПГ – АО «Рефсервис» 100% ДЗО АО РЖД, доля на рынке в 2016 ок. 21%

Подвижной состав используемый для перевозки СПГ



Рефрижераторная секция



Вагон-термос «800»



ИВ-термос «918»

Реф.вагоны и вагоны-термосы производились на Брянском вагоностроительном заводе и заводе Дессау (ГДР).

95% вагонов отработали срок службы и эксплуатируются на условиях продления срока службы.

В России отсутствуют пункты сертификации и проверки теплотехнических свойств вагонов. Фактически ни один вагон не проверялся на соответствие теплотехническим свойствам.

В 2020 году с учетом новых ТУ по условиям модернизации и продления полезного срока службы более 90% вагонного парка должно быть списано.

Крупнейшим собственником реф и термос вагонов является АО «Рефсервис»

Рынок перевозок СПГ в рефрижераторных контейнерах



Перевозка рыбопродукции в реф.контейнерах

В 2016 году в реф.контейнерах перевезено 50 % всей рыбы поставляемой с Дальнего Востока. При этом по направлению ДВ - Москва и ЦФО доля перевозки рыбы в реф.контейнерах составляет более 80%. Рыба в реф.контейнерах поставляется с Камчатки, Курил, Магадана, Сахалина...

Объем перевозок в рефрижераторных контейнерах рос с 2001 по 2011 год в двухзначном темпе прироста.

Клиенты выбирают рефрижераторные контейнеры потому что:

- им это удобно. Меньше партия. Меньше товарный запас. Повышается оборачиваемость капитала
- Доставка от склада до склада практически в любое место, за одной пломбой
- Современное качественное транспортное средство. Гарантия сохранности режима перевозки
- Мониторинг за нахождением контейнера и температурным режимом внутри
- Мультиmodalность, возможность перевозки на Сахалин, Магадан, Камчатку, Якутию, Норильск без перегруза
- 100% ОБЕСПЕЧЕНИЕ ХОЛОДО-ЦЕПОЧКИ во время всей перевозки



ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
СОВЕТ

Р Е Ш Е Н И Е

«18» октября 2016 г.

№ 162

г. Москва

**О техническом регламенте Евразийского экономического союза
«О безопасности рыбы и рыбной продукции»**

В соответствии со статьей 52 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года и пунктом 29 приложения № 1 к Регламенту работы Евразийской экономической комиссии, утвержденному Решением Высшего Евразийского экономического совета от 23 декабря 2014 г. № 98, Совет Евразийской экономической комиссии **р е ш и л** :

1. Принять прилагаемый технический регламент Евразийского экономического союза «О безопасности рыбы и рыбной продукции» (ТР ЕАЭС 040/2016).

2. Установить, что технический регламент Евразийского экономического союза «О безопасности рыбы и рыбной продукции» (ТР ЕАЭС 040/2016) вступает в силу с 1 сентября 2017 г., за исключением пункта 15 в части контроля содержания остатков ветеринарных препаратов, стимуляторов роста животных (в том числе гормональных препаратов), лекарственных средств (в том числе антимикробных средств, за исключением левомецитина (хлорамфеникола), тетрациклиновой группы и бацитрацина) в пищевой продукции аквакультуры животного происхождения на основании информации об их применении, предоставляемой изготовителем, который вступает в силу после разработки соответствующих межгосударственных стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения указанного требования, а также методик исследований (испытаний) и измерений, аттестованных (валидированных) и утвержденных в соответствии с законодательством государств - членов Евразийского экономического союза, и внесения их в перечень стандартов, определенный пунктом 4 Протокола о техническом регулировании в рамках Евразийского экономического союза (приложение № 9 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года).

3. Настоящее Решение вступает в силу по истечении 30 календарных дней с даты его официального опубликования.

Члены Совета Евразийской экономической комиссии:



Технический регламент Евразийского экономического союза "О безопасности рыбы и рыбной продукции" (ТР ЕАЭС 040/2016)

Требования безопасности пищевой рыбной продукции

К обращению на территории Союза не допускается следующая пищевая рыбная продукция:

- Мороженая, имеющая температуру в толще продукта выше минус 18°С;
- Подвергнутая размораживанию в период хранения;

При хранении пищевой рыбной продукции должны соблюдаться установленные изготовителем условия хранения с учетом следующих требований:

- мороженая пищевая рыбная продукция должна храниться и перевозиться при температуре не выше минус 18 °С

Холодильные камеры для хранения пищевой рыбной продукции оборудуются термометрами и (или) средствами автоматического контроля температуры воздуха в камере, а также средствами для записи температуры.

Транспортные средства и контейнеры, предназначенные для перевозки пищевой рыбной продукции, оборудуются средствами, позволяющими соблюдать и регистрировать установленный температурный режим.

Основные факты о потерях пищи и отходов, которые вы должны знать!

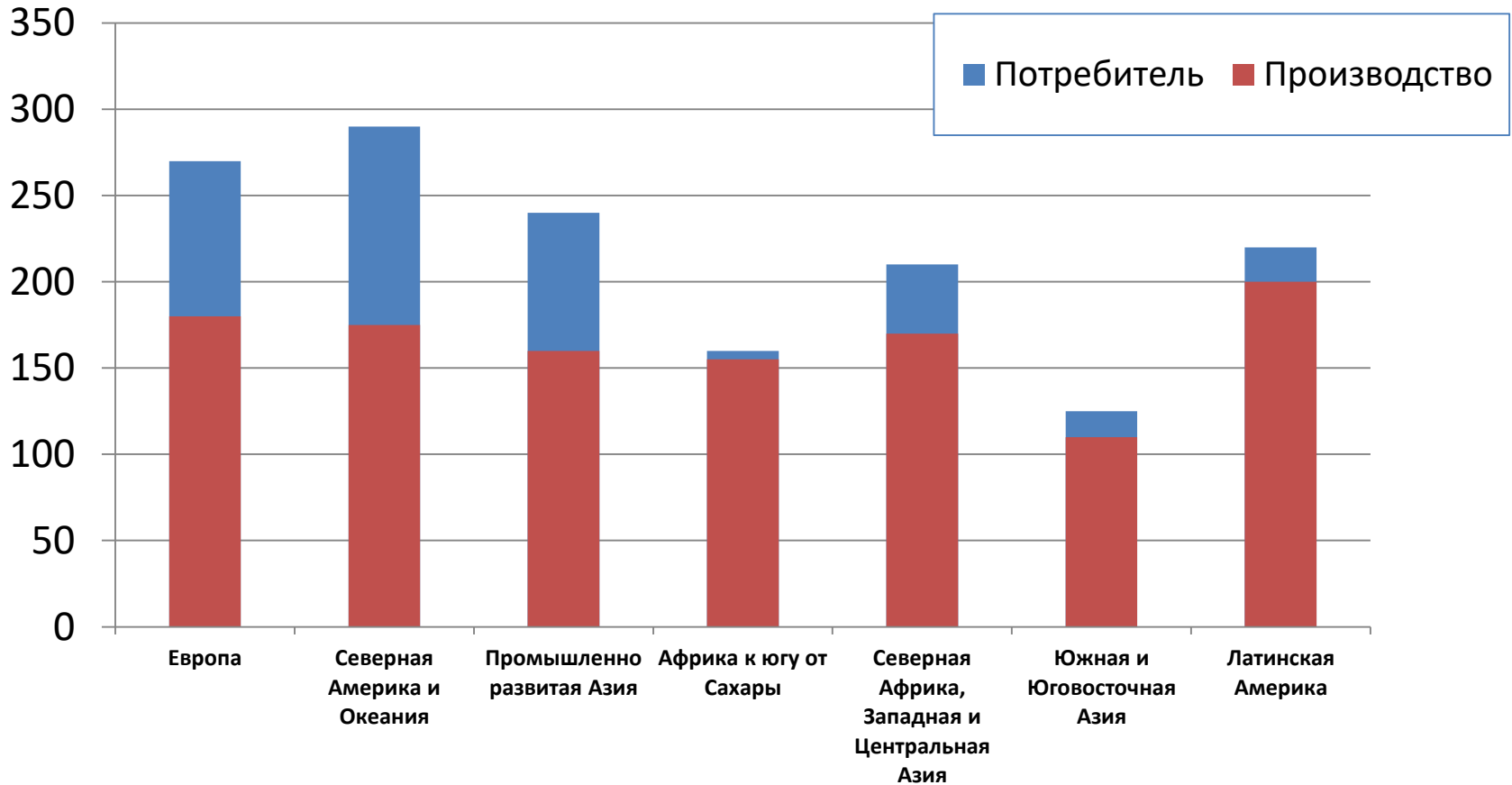
Примерно одна треть производимой в мире пищи, около 1,3 млрд. тонн, для потребления человеком ежегодно – теряется.

Потери пищевых продуктов составляют примерно 680 млрд. долл. США в промышленно развитых странах и 310 млрд. долл. США в развивающихся странах.

Промышленно развитые и развивающиеся страны теряют примерно одинаковое количество продуктов питания – соответственно 670 и 630 миллионов тонн.

Глобальные количественные потери продуктов питания в год составляют около 30% для зерновых, 40-50% для корнеплодов, фруктов и овощей, 20% для масличных, мяса и молочных продуктов и 35% для рыбы.

Потери на душу населения и отходы в разных регионах (кг/год)



Справка о мониторинге температурного режима перевозки замороженной рыбы в 2016 году следующей из Дальневосточного региона в субъекты РФ железнодорожным транспортом.

В 2016 году при проведении на ж/д транспорте мониторинга соблюдения условий перевозки рыбопродукции, проконтролировано более 18000 партий (около 1,2 млн. тонн) рыбы замороженной, следующей из Дальневосточного региона в другие субъекты РФ. Из них с изменением температурного режима выявлено 1630 случаев, что составляет более 9% или 59.310 тонн от общего объема грузов.

Основные ТУ выявляющие ветеринарно-санитарные нарушения ж/д перевозок ВБР

№п/п	Наименование ТУ	Всего партий проконтролировано	Выявлено партий с изменением Т режима
1.	по г. Москва, Московской и Тульской областям	7730	243
2.	по Новосибирской области	1580	300
3.	по г. Санкт-Петербург и Ленинградской области	1506	204
4.	по Красноярскому краю	708	326
5.	по Кировской области и Республика Удмуртия	587	203
6.	по Омской области	543	45
7.	по Алтайскому краю	419	92
8.	по Свердловской области	280	125
9.	по Иркутской области	270	12
10.	по Пермскому краю	242	69
	Итого	15274	1619

Проводя анализ, установлено, что нарушение температурного режима осуществлялось перевозчиками в основном систематически в связи с использованием ими устаревшего подвижного состава, неспособного обеспечить должный низкотемпературный режим перевозки, а так же перевозка в ИВ вагонах и термоконтейнерах в летний период и период межсезонья.

Например в Красноярский Край прибыло 227 таких контейнеров с повышением температурного режима продукции до -9 С и выше, что составило 43,3%. от общего количества прибывших в этот регион партий рыбы мороженной.

Кроме того, в настоящее время Россельхознадзором совместно с АО «ГЛОНАСС» прорабатывается создание системы контроля соблюдения температурного режима при транспортировке грузов требующих особых условий перевозки, путем интеграции ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» (оператор АО «ГЛОНАСС») и ФГИС «Меркурий» (оператор Россельхознадзор), что позволит от тотальной проверки подконтрольных государственному ветеринарному надзору товаров и внедрить в отношении них риск-ориентированный подход контроля.

В 2016 году Россельхознадзором совместно с АО «ГЛОНАСС» и бизнес-сообществом проведен первый этап пилотного проекта прослеживаемости перевозки мороженой рыбной продукции прибывшей с Дальнего Востока на железнодорожную станцию Московской железной дороги «Селятино» в трех рефрижераторных контейнерах, оснащенных терминальным оборудованием ГЛОНАСС, которое позволило отследить маршрут движения и температурные колебания внутри транспортного средства в реальном режиме времени.

По результатам проведенного первого этапа эксперимента было направлено обращение Заместителю Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковичу с предложением рассмотрения возможности разработки нормативной базы для внедрения в Российской Федерации прослеживаемости при перевозке скоропортящихся продуктов питания, по результатам которого Правительством дано поручение Минтрансу России о представлении предложений по данному вопросу.

В соответствии с поручением Правительства, Минтрансом России под председательством замминистра А.С. Цыденова в начале ноября было проведено совещание с представителями Россельхознадзора и транспортных организаций, по результатам которого предложения Россельхознадзора были поддержаны и принято решение о подготовки «Дорожной карты» по внедрению в Российской Федерации нормативной базы по прослеживаемости условий при перевозке подконтрольных государственному ветеринарному надзору товаров всеми видами транспорта.

Предложения по нормализации ситуации перевозки СПГ

1. На уровне Правительства Российской Федерации признать наличие проблемы перевозки скоропортящихся грузов железнодорожным транспортом, влияющую на обеспечение Национальной продовольственной безопасности.
2. Актуализировать действующие Правила перевозки скоропортящихся грузов железнодорожным транспортом, с учетом новых технологий перевозки, а также видов тары/упаковки.
3. Пересмотреть Прейскурант 10-01 в части тарифа на перевозку грузов в рефрижераторных контейнерах. (Согласно информации отраслевых институтов, в частности ВНИИЖТ, уровень рентабельности перевозок рефрижераторных контейнеров в настоящий момент составляет от 160 до 250% в зависимости от дальности перевозки и рода груза). Учесть реальные условия и технологии перевозки (перевозку не большой скоростью, спуск с сортировочных горок и пр.)
4. Рассмотреть возможность выравнивания железнодорожного тарифа на перевозку грузов в универсальных и рефрижераторных контейнерах. Так как перевозчик (АО «РЖД») не несет ни каких дополнительных расходов при перевозке рефрижераторных контейнеров.
5. Ввести систему контроля и освидетельствования специальных транспортных средств (рефрижераторных и термос вагонов/контейнеров) на соответствие норм и правил Комитета по транспорту ЕЭК ООН.
6. Поддержать предложение по организации производства рефрижераторных контейнеров в России
7. Технический регламент Евразийского Экономического Союза «О безопасности рыбы и рыбной продукции» вступивший в силу 1 сентября 2017 года обязывает перевозить рыбу и рыбную продукцию исключительно при температуре -18°C , что означает перевозку продуктов глубокой заморозки только в рефрижераторных контейнерах.
8. Добиться скорости перевозки рыбы и рыбной продукции с Дальнего востока до Москвы за 7 суток.

Спасибо за внимание!