



СОЖТ

*Союз операторов
железнодорожного
транспорта*



ГОДОВОЙ ОТЧЕТ 2017

Полное наименование:	Саморегулируемая организация Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава
Сокращенное наименование:	СРО Союз операторов железнодорожного транспорта
Полное наименование на английском языке:	Self-regulating Organization Union of Railway Operators Market
Сокращенное наименование на английском языке:	SRO Union of Railway Operators Market
Адрес:	105005, г. Москва, Плетешковский переулок, дом 3, строение 2, этаж 3, помещение I.
Адрес страницы в интернете:	www.railsovet.ru
Дата государственной регистрации:	15 июля 2009 года
Основной государственный регистрационный номер (ОГРН):	109 779 901 1892

УСЛОВИЯ ЧЛЕНСТВА В СОЮЗЕ ОПЕРАТОРОВ

Членами Союзы могут быть операторы железнодорожного подвижного состава – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, отвечающие следующим критериям:

- в качестве основного вида деятельности осуществляющие предпринимательскую деятельность на рынке оперирования железнодорожным подвижным составом для перевозок грузов;
- владеющие железнодорожным подвижным составом на праве собственности и/или финансовой аренды (лизинга) в количестве, не менее 1000 вагонов, используемых для предоставления третьим лицам для перевозок и транспортировки грузов. При этом из общего количества подвижного состава, которым владеет на праве собственности и/или финансовой аренды (лизинга) Кандидат в члены Союза/Член Союза, подлежат исключению объекты, переданные третьим лицам в финансовую аренду (лизинг);
- имеющие в своем штате работников, деятельность которых связана с организацией перевозок грузов (за исключением индивидуальных предпринимателей);
- имеющие заключенные договоры с клиентами, свидетельствующие об осуществлении операторской деятельности на рынке железнодорожных грузовых перевозок.

СОДЕРЖАНИЕ

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА	04
ОБРАЩЕНИЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО ДИРЕКТОРА СОЮЗА	06
1. О Союзе	09
Миссия, цели и состав участников Союза	09
Приоритетные направления деятельности	11
Ключевые мероприятия и результаты деятельности Союза	12
2. Система органов управления и надзора Союза	39
Общее собрание членов Союза	39
Ключевые решения Общих собраний членов Союза в 2017 году	39
Президиум Союза	40
Ключевые решения Президиума Союза в 2017 году	42
Исполнительный директор	47
Ревизионная комиссия Союза	48
Счетная комиссия Союза	48
3. Рабочие группы Союза	49
Рабочая группа по нормотворчеству	52
Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования и ценообразования	54
Рабочая группа по развитию технологий в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом	55
Рабочая группа по эксплуатационным вопросам	56
Рабочая группа по разработке мер по развитию частной локомотивной тяги и множественности перевозчиков в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в Российской Федерации	58
Рабочая группа по внесению изменений в Устав Союза и Регламент работы Президиума Союза	59
Рабочая группа по выработке предложений Союза по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года	59
Рабочая группа по вопросам развития контейнерных перевозок	60
4. АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ О ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ СОЮЗА	61
ПРИЛОЖЕНИЕ: РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2017 ГОДУ	64
КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА	74
КОНТАКТЫ АППАРАТА СОЮЗА	79

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА



Вместе с тем ажиотаж, вызванный ожидаемым и заранее спрогнозированным локальным дефицитом грузочного ресурса в третьем квартале в отдельных регионах, спровоцировал в некотором роде критический информационный фон – в СМИ неоднократно звучали негативные сигналы о нехватке парка полувагонов и ряда других видов подвижного состава, однако, по нашей оценке, проблемы дефицита вагонов были связаны с резко возросшими объемами перевозок на экспорт угля и зерна, а также и с самой технологией процесса. Очевидно, что в таких ситуациях необходимы слаженные организационные усилия всех участников процесса — диалог с грузоотправителями по сокращению простоев вагонов под грузовыми операциями и на подъездных путях, диалог с ОАО «РЖД» по поводу снижения количества отцепок в ТОР и так далее.

К сожалению, все чаще мы видим, и в 2017 году не раз сталкивались с желанием отдельных представителей регуляторов вернуть прямо или косвенно государственное ценовое регулирование. Такие инициативы, особенно в случае, когда они вырабатываются чиновниками вне диалога с участниками рынка, без должных экономических и правовых обоснований, способны привести к негативным последствиям для рынка. Рост государственного регулирования, перераспределение денежных потоков между рыночными игроками и монополиями, регулярное изменение нормативной базы содержат крайне серьезные риски снижения инвестиционной привлекательности операторского бизнеса.

У Союза есть позиция по этим вопросам, мы обсуждаем ее с Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и во многом коллеги нашу позицию поддерживают. Задача номер один – постараться максимально донести наше видение рыночных процессов до регуляторов с тем, чтобы принимаемые ими решения не привели к непоправимой деформации уже сложившегося рынка, который до сих пор считался одним из наиболее устойчивых как в экономическом, так и в технологическом плане.

УВАЖАЕМЫЕ ЧЛЕНЫ СОЮЗА!

Подводя итоги 2017 года, можно констатировать, что в целом год был позитивным для рынка операторских услуг. На сети российских железных дорог достаточно сильно изменилась структура парка, его количество и качество – сегодня у нас самый молодой парк в мире, а средний возраст вагона – около 13 лет.

Практически весь 2017 год мы наблюдали тренд на увеличение стоимости предоставления универсального подвижного состава, который «подтянул» за собой и ставки на специализированные вагоны. В результате в 2017 году сегмент операторских услуг получил глоток воздуха: установившиеся ставки дали возможность рассчитаться с банками, и, несмотря на сохраняющуюся высокую закрепитованность рынка, железнодорожный подвижной состав постепенно вновь становится привлекательным активом. В 2017 году, по нашим оценкам, частные инвестиции в новые вагоны превысили 130 млрд. рублей, что обеспечило загрузку предприятий транспортного машиностроения, позволило насытить рынок вагонами в интересах клиентов. Это безусловные «плюсы» ушедшего года.



Операторы видят средством стабилизации ситуации применение рыночных механизмов, но нам необходимы стабильные «правила игры» в отношении существующих бизнес-проектов и вложенных многомиллионных инвестиций. В 2018 году мы видим серьезную проблему в обеспечении спроса на запчасти к железнодорожному подвижному составу. Это напрямую влияет как на ремонты (в том числе и их сроки), так и на производство новых вагонов. Считаем необходимым обратить внимание регуляторов на важность выработки соответствующих мероприятий, включая возможные меры господдержки.

Отдельно хотелось бы отметить работу по взаимодействию с ОАО «РЖД». Могу констатировать, что со стороны руководства компании видны усилия для улучшения взаимодействия с операторами подвижного состава. В течение года генеральный директор ОАО «РЖД» провел несколько расширенных встреч с участниками перевозочного рынка, в каждой из которых принимали участие представители Союза.

Кроме того, проведено большое количество мероприятий с подразделениями РЖД – ЦД, ЦВ, ГВЦ, ЦФТО. По ряду вопросов удалось найти компромиссные решения. При этом задачей Союза по-прежнему остается отстаивание интересов наших компаний при взаимодействии с ОАО «РЖД».

Первоочередными задачами на 2018 год, помимо работы по выработке согласованных мер совершенствования механизмов функционирования рынка предоставления грузовых вагонов, прямой зоной ответственности Союза операторов являются работа по законопроектам, находящимся в Госдуме РФ, и тарифные вопросы – это и новый Прейскурант 10-01, и те крайне серьезные вызовы, которые вытекают из Стратегии транспортного машиностроения.

При этом сохраняются проблемы, связанные с эксплуатацией подвижного состава, информационными услугами ОАО «РЖД», ростом стоимости запчастей и ремонтов, целый ряд других вопросов, которыми в течение года занимается аппарат Союза.

Хочу поблагодарить всех наших экспертов, специалистов и руководство операторских компаний – участников Союза за активную работу в течение года. 2018 год ожидается непростым, и от нашей с вами эффективной работы зависит эффективность Союза в целом.

Председатель Президиума
СРО Союз операторов
железнодорожного транспорта
Константин Львович ЗАСОВ

ОБРАЩЕНИЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО ДИРЕКТОРА СОЮЗА



» В области нормативной базы аппаратом Союза организована система мониторинга правоприменения принятых документов, наши специалисты оперативно реагируют на возникающие в практике их применения проблемы и это одна из наших важнейших задач и на 2018 год.

В 2016 году было сформировано достаточно большое количество инициатив в документы различного уровня (законы, подзаконные акты, правила и т.д.). Специалисты аппарата Союза во взаимодействии с представителями компаний участвуют в рассмотрении всех проектов документов, по многим вопросам наша позиция учитывается. Вместе с тем, ряд проектов создает системные вызовы для работы как операторов железнодорожного подвижного состава, так и железнодорожного транспорта в целом, и работа по ним относится к приоритетным задачам Союза.

Еще одним актуальным «вызовом» для операторского рынка является проблема увеличения погрузочного ресурса по дефицитному парку. Мы абсолютно четко понимаем, что в условиях роста погрузки каждый невывезенный объем – это потери железных дорог, потери операторов. Особенно заметно ситуация усугубилась в третьем квартале 2017 года – помимо традиционно сложного для перевозок времени, когда в отрасли отмечается максимальный рост перевозок, в этом году наложился еще ряд факторов – значительный рост цен на экспортные поставки угля и зерна привел к тому, что грузоотправители старались максимально выполнить контракты по поставке, а ряд событий на рынке спровоцировал временное выбытие заметной доли парка полувагонов, что привело к локальным дефицитам. Начиная с сентября 2017 года в Союз достаточно регулярно поступали обращения с просьбой оказать содействие при возникновении проблем с нехваткой вагонов для перевозки угля, строительных материалов. Технической соли и т.д. В сложившейся ситуации представители Союза регулярно принимали участие в совещаниях, по итогам были приняты соответствующие оперативные меры, ситуация с обеспечением потребности грузоотправителей в полувагонах для перевозки угля, начиная с ноября 2017 года, постепенно нормализовалась.

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Оценивая работу Союза в 2017 году, необходимо отметить, что в первую очередь она была сконцентрирована на защите от внешних вызовов. От наших компаний мы практически ежедневно получали проблемные вопросы как системного характера, так и требующие оперативных решений. Многие проблемы удалось решить, целый ряд наших предложений нашел свое отражение в нормативной базе, по ряду вопросов найдены компромиссы.

В отношении технологических вопросов и вопросов эксплуатации вагонного хозяйства в рамках Союза в постоянном режиме проводится работа, связанная с учетом интересов операторского сообщества при выработке управленческих решений. Вопросы новых требований к маршрутизации, текущий отцепочный ремонт, оборудование вагонов поглощающими аппаратами, и многие другие – по всем этим направлениям мы находимся в диалоге с ОАО «РЖД» и регуляторами и очень многие проблемы удалось решить еще на стадии их возникновения, до наступления негативных последствий.



Мы считаем, что совместно с ОАО «РЖД» необходима дальнейшая работа, направленная на оптимизацию использования погрузочного ресурса. Нами сформулированы и представлены конкретные предложения, касающиеся как сокращения непроизводительных простоев, так и изменения нормативной базы, корректировки ряда устаревших нормативов, влияющих на сроки оборота вагона. Надеемся в течение 2018 года добиться принятия соответствующих решений.

Серьезнейшим вопросом остается проблема текущих отцепочных ремонтов (ТОР) и их неуклонного роста, что также вносит существенный вклад в сокращение погрузочного ресурса.

В отношении плановых видов ремонта сделано многое – проведены аналитическая проработка смет вагоноремонтных предприятий, анализ потребностей операторских компаний. В результате были найдены ряд решений, направленных на минимизацию роста цен на 2018 год.

Крайне важным в работе аппарата Союза является вопрос обратной связи с нашими участниками. Зачастую, для формирования, защиты позиции необходимы являются данные, находящиеся в распоряжении компаний, и здесь особую значимость приобретает вопрос коммуникации, оперативного взаимодействия.

В этой связи выражаю особую благодарность руководителям компаний, а также их экспертам, благодаря работе которых по многим вопросам удалось добиться положительных решений, так как позиция Союза была подкреплена конкретными статистическими и экономическими данными.

Я обращаюсь ко всем участникам Союза с предложением максимально активно участвовать в общей работе экспертов в рамках действующих рабочих групп – от нашей с вами результативной работы зависит в целом эффективность СОЖТ как авторитетной отраслевой площадки. В свою очередь аппарат Союза постарается и в дальнейшем обеспечить максимально возможную защиту интересов наших компаний.

Исполнительный директор
СРО Союз операторов
железнодорожного транспорта

Алексей Александрович ДРУЖИНИН

СОЮЗ В ЦИФРАХ

2 года

Срок на который избирается
Президиум Союза

6 человек

Независимые
члены Президиума

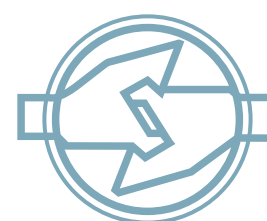
16 человек

Количественный состав
Президиума Союза

18 групп

Количество Рабочих групп,
в заседаниях которых принимают
участие специалисты и эксперты
транспортной отрасли

1. О СОЮЗЕ



МИССИЯ И ЦЕЛИ

Саморегулируемая организация Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава (далее Союз, СОЖТ) – некоммерческая организация, объединяющая операторов железнодорожного подвижного состава.

Инициаторами создания Союза 20 мая 2009 года стали 12 ведущих игроков рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава.

15 июля 2009 года – дата государственной регистрации Союза в Министерстве юстиции Российской Федерации.

20 апреля 2011 года – Союзом получен статус саморегулируемой организации (СРО) в железнодорожной отрасли. На сегодняшний день СОЖТ является единственной саморегулируемой организацией на железнодорожном транспорте.

! **МИССИЯ** – защита интересов операторского сообщества через создание института саморегулирования в железнодорожной отрасли.

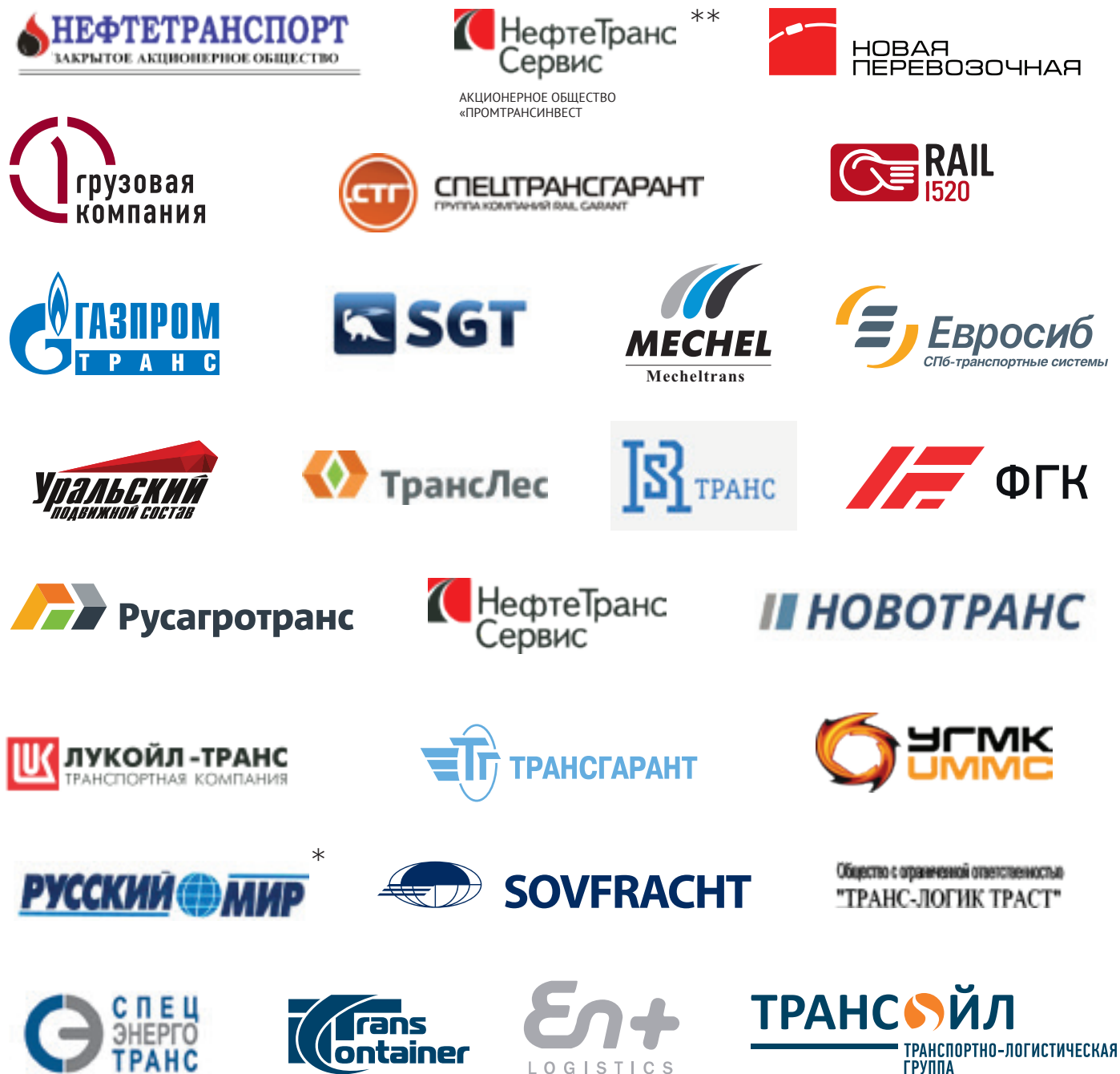
Основным направлением деятельности Союза является решение проблем совершенствования нормативно-правовой и тарифной базы грузовых перевозок, формирование новой технологии управления перевозочным процессом в условиях реформирования железнодорожной отрасли с учетом интересов всех участников рынка железнодорожных перевозок. Союз сегодня является одной из наиболее авторитетных площадок для ведения конструктивного диалога операторов подвижного состава с ОАО «РЖД» и регулирующими государственными органами.

Цели Союза:

- совершенствование правовых, экономических и технологических основ организации деятельности операторов подвижного состава;
- создание условий для обновления парка подвижного состава в Российской Федерации;
- развитие рынка услуг по оперированию подвижным составом, совершенствование его государственного регулирования и порядка взаимодействия с перевозчиками;
- формирование благоприятных условий для привлечения инвестиций в развитие железнодорожного транспорта;
- организация на основе саморегулирования эффективной системы обеспечения потребностей экономики Российской Федерации услугами по организации перевозок грузов в железнодорожном подвижном составе, принадлежащем операторам;
- создание системы саморегулирования в сфере деятельности операторов железнодорожного подвижного состава.

СОСТАВ УЧАСТНИКОВ

По состоянию на 31 декабря 2017 года в состав Союза входит 27 компаний – операторов железнодорожного подвижного состава:



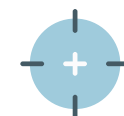
На долю компаний-членов СОЖТ в совокупности приходится более 65% парка грузовых железнодорожных вагонов, зарегистрированного на территории Российской Федерации.

Подробнее о компаниях-членах Союза – в Приложении «Контакты участников Союза».

* С 01.04.2018 года ЗАО «Компания «РУССКИЙ МИР» вышла из состава Союза;

** В 2018 году организационная форма компании изменена на Акционерное общество.

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



Реализация мероприятий, направленных на повышение эффективности операторского бизнеса.



Проведение с ОАО «РЖД» и другими участниками рынка работы, направленной на повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта и на привлечение дополнительных объемов перевозок грузов.



Участие в разработке и реализации мероприятий Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок.



* Взаимодействие с Минтрансом России, Минпромторгом России, Росжелдором, Ространснадзором, иными органами государственной власти и управления, ОАО «РЖД», иными заинтересованными организациями по вопросам:

- формирования государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области железнодорожного транспорта;
- реализации мероприятий, направленных на совершенствование нормативно-правовой и технологической базы, регламентирующей правила эксплуатации грузового железнодорожного подвижного состава.



Взаимодействие с ФАС России, иными причастными федеральными органами и ОАО «РЖД» по вопросам совершенствования тарифной системы:

- формирование концепции нового Прейскуранта № 10-01;
- разработка предложений по регулированию услуг ОАО «РЖД» по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов (включение в тариф либо разработка отдельного сбора за проведение текущего отцепочного ремонта).



Участие в формировании правовых основ международного сотрудничества в области железнодорожного транспорта в части, касающейся деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, в том числе путем участия в работе международных межправительственных организаций и их рабочих органов таких, как Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества независимых государств, Евразийской экономической комиссии и других.



Развитие механизмов повышения открытости деятельности Союза и совершенствование взаимодействия с общественными организациями, деятельность которых осуществляется в смежных с операторами сегментах (общественные организации вагоностроителей, операторов, экспедиторов, грузоотправителей, Комиссия по транспорту и транспортной инфраструктуре при РСПП).



Разработка и реализация мероприятий, направленных на определение необходимого баланса парка грузовых вагонов.



Формирование перечня технических и технологических проблем, возникающих в деятельности операторов, разработка и реализация мероприятий, направленных на их решение.



Проработка вопросов, связанных с развитием частных перевозчиков и расширением частной собственности на локомотивы.

КЛЮЧЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОЮЗА

• В ОБЛАСТИ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Среди проектов нормативных правовых актов, рассмотренных с участием Союза в 2017 году, наиболее значимыми для деятельности операторов железнодорожного транспорта стали следующие:

Внесение изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в части закрепления правового статуса оператора железнодорожного подвижного состава»

Союзом рассмотрены подготовленные ОАО «РЖД» инициативы по внесению изменений в Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и в Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в части закрепления правового статуса оператора железнодорожного подвижного состава (далее - оператор). Экспертами Рабочей группы по нормотворчеству было отмечено, что они не только не в полной мере соответствуют гражданскому, железнодорожному законодательству и законодательству о страховании (с точки зрения их оформления), но и прямо нарушают сложившуюся систему взаимоотношений между участниками перевозочного процесса, ставя под угрозу инвестиционную привлекательность рынка услуг операторской деятельности, провоцируя отток участников на смежные виды транспорта.

Например, предлагалось закрепить в определении оператора осуществление деятельности по предоставлению грузовых вагонов, контейнеров для перевозок грузов железнодорожным транспортом на публичной основе, что существенно затрагивает структуру операторского рынка.

По мнению Союза, в случае принятия предлагаемых ОАО «РЖД» изменений будет нарушен созданный в рамках Структурной реформы на железнодорожном транспорте рыночный механизм предоставления вагонов, изменены правовые и экономические условия функционирования данного рынка, что в конечном счете приведет к удорожанию перевозки и оттоку участников из данной области. В этой связи Союзом не поддерживается данная законодательная инициатива.

Данной позицией предполагается руководствоваться на всех стадиях прохождения законопроекта.

☑ В самом начале 2018 года в Союз из Минтранса России поступила новая редакция законопроекта. Союз сообщил о поддержке концепции предлагаемого новой редакцией законопроекта, вместе с тем, разработчику направлен ряд замечаний, работа по которым будет продолжена и в 2018 году.



О законопроекте о приоритетном порядке перевозки

В период с 03 по 28 июля 2017 года проводилось публичное обсуждение проекта Федерального закона «О внесении изменений в Федеральные законы «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Основной целью законопроекта является создание механизма привлечения средств частных инвесторов на финансирование проектов по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

По мнению Союза, осуществление в приоритетном порядке перевозки грузов для лиц, заключивших с перевозчиком договоры, содержащие условия об инвестировании, нарушает установленный в ГК РФ принцип публичности договора перевозки и будет способствовать дискриминации других грузоотправителей/грузополучателей, не заключивших с ОАО «РЖД» таких договоров.

Предлагаемая законопроектом приоритетность приема заявок на перевозку грузов от лиц, заключивших с ОАО «РЖД» долгосрочные отношения, также окажет негативное влияние на существующую технологию перевозочного процесса и предшествующих ему действий.

Следствием предлагаемого законопроектом подхода к установлению исключений из общего принципа публичности договора перевозки железнодорожным транспортом грузов также может стать навязывание для основных групп пользователей услуг заключения договоров об организации перевозок, содержащих условия об инвестировании в создание и улучшение инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

☑ Позиция Союза в июне 2017 года представлена в Минтрансе России.

О налоговых льготах для операторов железнодорожного подвижного состава

Федеральным законом от 30.11.2016 № 401-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» изменен порядок применения налоговых льгот по налогу на имущество, предусматривающих освобождение от налогообложения движимого имущества, принятого с 01.01.2013 года на учет в качестве основных средств.

С 01.01.2018 года указанные в пункте 25 статьи 381 Налогового кодекса Российской Федерации налоговые льготы применяются на территории субъекта только в случае принятия им соответствующего закона. В противном случае оператор будут лишены закрепленного за ними в настоящее время права на освобождение от налогообложения.

Принимая во внимание значительную стоимость грузового железнодорожного подвижного состава (например, цена единицы подвижного состава в настоящее время по ряду видов вагонов превышает 2,6 млн. рублей), а также учитывая характер использования данного вида движимого имущества (вагоны курсируют по всей территории страны), предоставление регионом льготы по налогу на такое имущество будет являться одним из определяющих факторов для многих компаний при принятии решения о месте учета имущества или об изменении места его учета.

Значительная часть нового подвижного состава эксплуатируется на условиях лизинга. Также отмечается, что при отсутствии льготы в ряде случаев существенно изменятся суммы уплачиваемых лизинговых платежей (при учете вагонов на балансе лизинговых компаний).

Таким образом, следствием прекращения действия указанной льготы станет не столько предполагаемое увеличение поступлений по налогу на имущество организаций, сколько возможное уменьшение поступлений по иным налогам (налог на прибыль и иные), а также вынужденная перерегистрация имущества операторов в регионы, принявшие соответствующий закон о предоставлении льготы.

Кроме того, затраты, связанные с уплатой налога, в полном объеме будут включены в стоимость услуг операторов для грузоотправителей с соответствующим увеличением транспортной составляющей в цене продукции.

По данному вопросу Союзом были направлены предложения в Минтранс России, Правительство Российской Федерации, а также в адрес руководства ряда регионов с просьбой принять соответствующие законы. По состоянию на 31 декабря 2017 года региональные законы о введении льготы по налогу на имущество организаций приняты в Московской области, Ярославской области, Тюменской области и Республике Бурятия. Кроме того, дополнительные льготы по уплате региональной части налога на прибыль применительно к деятельности в сфере железнодорожного транспорта введены Тюменской областью, Республикой Бурятия и Московской областью.



О проекте Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (об обеспечении правовых оснований для компенсации затрат перевозчика)

Правительством Российской Федерации в Государственную Думу внесен проект Федерального закона №203948-7 «О создании правовых оснований для компенсации затрат перевозчика (ОАО «РЖД»), возникающих при отцепке вагонов в текущий отцепочный ремонт (далее – ТОР) по причинам, независящим от перевозчика» (далее – законопроект). Законопроект принят в первом чтении 18.10.2017 года.

Положения о проведении ТОР вводятся в российском законодательстве впервые, при этом само понятие «ТОР» законопроектом не раскрывается. В своих предложениях в адрес Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству Союз отметил необходимость установления понятия ТОР и урегулирования вопросов, связанных с его проведением, в отдельных положениях Устава.

Принятие решения об отцепке вагона в ТОР, сами операции по отцепке и выполнение операций по ремонту осуществляется ОАО «РЖД» или его дочерними предприятиями. Кроме того, в компетенции ОАО «РЖД» находится определение причины, в следствие которой вагон отцепляется для последующего ремонта.

При этом в случаях, когда отцепка происходит по причинам, независящим от ОАО «РЖД» (как было указано выше, эти причины определяет само ОАО «РЖД», стоимость ремонта и связанных с ним расходов (работа локомотива, подача/уборка и др.) взимаются ОАО «РЖД» с владельца вагона.

Нормативная база, которая бы определяла правила проведения ТОР, практически отсутствует (существуют несколько документов Совета СНГ). Это обусловлено тем, что ни один из органов исполнительной власти не наделен полномочиями в сфере нормативного правового регулирования порядка проведения ремонта железнодорожного подвижного состава в процессе его эксплуатации. В результате правовой вакуум заполняется документами ОАО «РЖД» и указанный законопроект дополнительно закрепляет полномочия ОАО «РЖД» в сфере ТОР.

В целях формирования нормативной правовой базы в области ТОР (а не только порядка отцепки/прицепки грузовых вагонов при нахождении их в пути следования в/из ремонта и порядка определения платы перевозчику в связи с такой отцепкой) требуется утверждение комплексных правил проведения ТОР, направленных не только на компенсацию перевозчику расходов, но и на регулирование правовых основ взаимоотношений перевозчика, владельца инфраструктуры и собственника вагона, возникающие при отцепках вагонов в ТОР.

☑ Союзом были направлены предложения по решению описанной проблемы в адрес Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству. В результате в текст проекта вошли ряд положений, учитывающих позицию операторского сообщества. В 2018 году ожидается продолжение работы над законопроектом.



О проекте Административного регламента Росжелдора

На протяжении 2016-2017 годов Союз неоднократно обращался в Минтранс России и Росжелдор по вопросу внесения изменений в Административный регламент предоставления государственной услуги по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного состава и контейнеров (Административный регламент) для исключения необходимости предоставления копий актов осмотра технического состояния собственного грузового вагона. Учитывая, что акты технического осмотра оформляются на возмездной основе, их получение сопряжено со значительными расходами для деятельности владельцев железнодорожного подвижного состава. По информации Союза, затраты операторских компаний на оформление работниками ОАО «РЖД» актов осмотра составили более 200 млн. рублей в год – это без учета транспортных расходов, связанных с доставкой вагона к месту осмотра, командировочных расходов и т.д.). После утверждения приказа Минтранса России от 19.07.2017 №267 «Об организации работы по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях общего и необщего пользования», у Минтранса России наконец возникли правовые основания для подготовки новой редакции Административного регламента.

В результате приказом Минтранса России от 24.01.2018 №28 акт технического осмотра исключен из состава документов, необходимых для предоставления государственной услуги.

О порядке размещения информации на официальном сайте Росжелдора

В 2017 году аппарат Союзом инициировал работу по выработке предложений к порядку размещения информации на сайте Росжелдора во исполнение п.8 Перечня критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозок, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа в согласовании запроса-уведомления на перевозку порожних грузовых вагонов (далее – Перечень критериев).

Так, в соответствии с п.8 Перечня критериев в качестве одного из критериев для отказа установлено превышение объема перевозки вагонов по запросу-уведомлению пропускным способностям участков инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования по маршруту следования вагонов в случае, если текущая информация об ограничениях пропускной способности таких участков и перерабатывающих способностей станций назначения размещена на официальном сайте Росжелдора.

Согласно полученной от участников Союза информации, именно данный критерий активно используется перевозчиком в качестве основания для отклонения запросов-уведомлений на перевозку порожних вагонов. При этом практическое использование размещаемой на сайте Росжелдора информации является затруднительным для операторов, получающих отказ в согласовании запроса/уведомления в АС ЭТРАН.



Это обусловлено тем, что информация обновляется с периодичностью раз в месяц, а, кроме того, она не позволяет однозначно идентифицировать соответствие указанного участка (перегона), на котором введено ограничение рассмотренного перевозчиком при отклонении запроса/уведомления. Также отсутствуют какие-либо документы, подтверждающие достоверность размещаемой информации (телеграммы/приказа/распоряжения ОАО «РЖД»), на основании которых принято решение о введённом ограничении. При этом операторы лишены возможности направлять запросы на проверку отклонённых в АС ЭТРАН документов через сайт Росжелдора. Предложения Союза были рассмотрены на состоявшемся 28 ноября 2017 года совещании в Росжелдоре.

Работа по выработке оптимального состава сведений об ограничениях пропускной способности участков инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, размещаемых на сайте Росжелдора, будет продолжена аппаратом Союза в 2018 году.

Вместе с тем, с 1 января 2018 года действие п.8 Перечня критериев не было продлено в установленном порядке. В связи с чем до принятия соответствующего приказа Минтранса России отказ в согласовании запроса-уведомления на перевозку порожних грузовых вагонов по данному основанию является неправомерным.



О проекте Правил организации перевозок грузов в универсальных и специализированных контейнерах в составе контейнерных поездов

Перевозка грузов контейнерными поездами, по оценке экспертов СОЖТ, является наиболее технологичным и быстрым способом перевозки контейнерных грузов в контейнерах. Главным преимуществом контейнерных поездов как сервиса является высокая маршрутная скорость движения – она может превышать 1 тыс. км в сутки, таким образом, срок доставки грузов сокращается почти в 2 раза.

Вместе с тем, на сегодняшний день в России отсутствует общая нормативная база, регулирующая организацию перевозок в контейнерных поездах, в результате отдельные вопросы таких перевозок регулируются соответствующими актами ОАО «РЖД». По мнению экспертов Рабочей группы по вопросам развития контейнерных перевозок, созданной в Союзе в 2017 году, такая ситуация влечет за собой ряд существенных рисков для растущего рынка железнодорожных перевозок грузов в контейнерах, в первую очередь, отсутствие долгосрочного планирования и долгосрочных контрактов.

При доле контейнерных железнодорожных перевозок в 2% и существующего контейнеризи-

руемого груза в объеме 40,8 млн. тонн есть существенный риск дальнейшего перехода грузов на автомобильный транспорт.

Союз считает необходимым введение регулирования данного вопроса на уровне нормативного акта Министерства транспорта Российской Федерации как федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области железнодорожного транспорта.

Союзом в 2017 году подготовлен проект Правил организации перевозок грузов универсальными и специализированными контейнерами в составе контейнерных поездов.

Проект Правил был одобрен 15 марта 2018 года на заседании Президиума Союза. По итогам обсуждения документа аппаратом Союза направлено обращение в Минтранс России и ОАО «РЖД» с просьбой рассмотреть возможность введения нормативного регулирования перевозок грузов в контейнерах в составе контейнерных поездов на уровне подзаконного акта Министерства транспорта Российской Федерации на основании разработанного Союзом проекта Правил организации перевозок грузов универсальными и специализированными контейнерами в составе контейнерных поездов.

• В ОБЛАСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

В течение 2017 года Союзом был рассмотрен и проработан широкий круг вопросов, связанных с организацией ремонта и технического обслуживания подвижного состава (грузовых вагонов).

О допуске железнодорожного подвижного состава после плановых ремонтов на пути общего пользования

Положение о допуске грузового вагона на инфраструктуру ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 08 июня 2016 года № 1097р, разработано с целью исполнения приказа Минтранса России от 01.09.2016 № 257 «О внесении изменений в приложение № 5 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21.12.2010 № 286 (далее – приказ Минтранса России № 257, ПТЭ).

По мнению СОЖТ, Положение не в полной мере соответствует требованиям приказа Минтранса России, в связи с этим в рамках заседаний Рабочей группы были выработаны замечания и предложения к Положению, часть которых была учтена ОАО «РЖД» при подготовке изменений к окончательной редакции Положения. Однако на основании информации от компаний – членов Союза СОЖТ отмечает, что в результате ввода в действие Положения ОАО «РЖД», начиная с ноября 2016 года, отмечается увеличение среднего времени простоя грузовых вагонов после проведения планового ремонта, а также объема работы по подаче/уборке на/с выставочные пути, на которых осуществляется процедура допуска грузовых вагонов на пути общего пользования.



Такая ситуация приводит к дополнительным затратам операторских компаний и вагоноремонтных предприятий, оказывает дополнительную нагрузку на работу железнодорожных станций, примыкающих к вагоноремонтным предприятиям.

☑ **В 2018 году аппарат Союза продолжит работу, направленную на минимизацию потерь владельцев подвижного состава от практического применения приказа Минтранса России № 257.**



О сотрудничестве с Управлением вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» (ЦВ ЦДИ ОАО «РЖД»)

В июне 2017 года ЦВ ЦДИ ОАО «РЖД» обратилось в адрес Союза с предложением об организации на площадке дирекции на постоянной основе совещаний с подключением служб вагонного хозяйства и эксплуатационных вагонных депо сети ОАО «РЖД» с целью решения вопросов, возникающих при взаимодействии операторских компаний и предприятий, входящих в структуру ЦВ ЦДИ ОАО «РЖД». Необходимо отметить, что в соответствии с указанным выше предложением дирекции в аппарат Союза поступили многочисленные обращения от компаний-членов Союза с перечнем проблемных вопросов, связанных с эксплуатацией и договорной работой по организации текущих отцепочных ремонтов грузовых вагонов на предприятиях дирекции. Для выработки конкретных решений по реализации предлагаемой ЦВ ЦДИ ОАО «РЖД» схемы взаимодействия было организовано несколько совместных совещаний.

☑ Подобный опыт сотрудничества был оценен участниками как ценный и результативный, возможно его применение в будущем в случае необходимости решения срочных вопросов, связанных с эксплуатацией и ремонтом грузовых вагонов на предприятиях ЦВ ЦДИ ОАО «РЖД».

О ценообразовании на услуги по текущему отцепочному ремонту вагонов в части стоимости ремонта колесных пар на предприятиях ВРК

Одним из наиболее острых вопросов для обсуждения в 2017 году стал вопрос ценообразования на услуги по ТОР в части стоимости колесных пар. Со стороны ВРК в адрес ЦВ ЦДИ ОАО «РЖД» были представлены предложения по увеличению в 2018 году стоимости ремонта колесных пар для пунктов ТОР до 30%. По итогам проведения анализа смет и обсуждения ситуации на совместных совещаниях были согласованы подходы к целому ряду параметров стоимости ремонтов, (например, рост стоимости ремонта колесных пар предприятиями ВРК в 2018 году не должен превышать уровень 9%).

О разработке и установке автоматизированного логического контроля грузовых вагонов, укомплектованных узлами и деталями, срок службы которых истекает или срок очередного ремонта наступает в межремонтный период вагона

В рамках рассмотрения вопроса на 63-ем заседании Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (КВХ) было принято решение просить железнодорожную администрацию Российской Федерации подготовить предложения по изменению нормативных документов, регламентирующих требования к колесным парам и литым деталям тележек грузовых вагонов при выпуске из плановых видов ремонта, а также проработать совместно с ИВЦ ЖА и АО «ВНИИЖТ» вопрос о возможности введения автоматизированного логического контроля сведений о колесных парах и литых деталях тележек, срок службы которых истекает или срок очередного ремонта которых наступает в межремонтный период вагона. С учетом объективных причин реализация такого предложения не представляется возможной без выполнения АО «ВНИИЖТ» работ по разработке механизма эксплуатации и контроля за недопущением использования вагонов в рабочем парке с истекшими сроками службы боковых рам, надрессорных балок и межремонтными сроками колесных пар тележек грузовых вагонов. В связи с этим Союзом выработаны и направлены в адрес АО «ВНИИЖТ» предложения по заключению договора на выполнение работ на разработку автоматизированного логического контроля сведений о колесных парах и литых деталях тележек, а также по содержанию технического задания и срокам реализации указанных работ.

Работа по реализации предложений Союза будет продолжена в 2018 году.

О ценообразовании на ремонтные услуги на предприятиях вагоноремонтного комплекса АО «ВРК-1», АО «ВРК-2», АО «ВРК-3»

В 2017 году на площадке Союза был организован ряд совещаний между операторами и представителями ВРК по вопросу организации плановых ремонтов грузовых вагонов на 2018 год, проведена широкомасштабная подготовительная работа, налажен диалог между участниками.

В рамках подготовки к договорной работе по организации плановых ремонтов на предприятиях ВРК были рассмотрены прогноз стоимости ремонтных услуг в условиях предприятий вагоноремонтного комплекса АО «ВРК-1», АО «ВРК-2», АО «ВРК-3» в 2018 году. По приглашению аппарата Союза в обсуждении данных вопросов приняли участие представители АО «Торговый дом РЖД», Росжелдорснаб – филиала ОАО «РЖД» и ЦВ ЦДИ ОАО «РЖД». По итогам обсуждения вопросов участниками были намечены векторы к дальнейшему сотрудничеству и выработаны конкретные предложения по организации плановых ремонтов в 2018 году на предприятиях ВРК.

Однако в ноябре 2017 года в адрес Союза стали поступать обращения от компаний-членов Союза с информацией о существенных изменениях со стороны ВРК целого ряда условий новых договоров, которые не могли быть приняты владельцами подвижного состава. В частности, речь шла о гарантийных условиях и отсутствии в новой редакции ссылок на руководящие документы, в соответствии с которыми должен выполняться плановый ремонт грузовых вагонов. Учитывая возможные для отрасли риски, связанные со срывом организации плановых ремонтов грузовых вагонов на предприятиях ВРК, в декабре 2017 года Союз в срочном порядке выступил с инициативой в адрес ЦДИ ОАО «РЖД» о необходимости организации конструктивного диалога между владельцами вагонов и вагоноремонтным комплексом ВРК с целью снятия спорных вопросов, в результате чего по ряду вопросов стороны пришли к взаимоприемлемым решениям.



О возможности эксплуатации литых деталей тележки, участвовавших в сходе

В сентябре 2017 года в адрес аппарата Союза из ЦВ ЦДИ поступило письмо, в котором дирекция информировала СОЖТ о принятом решении по вводу запрета эксплуатации боковых рам и надрессорных балок, участвовавших в сходе вагонов (Исх-32801/ЦДИ от 28.08.2017).

Необходимо отметить, что в соответствии с телеграммой МПС России №9759 от 25.03.1998 не запрещалось дальнейшее использование литых деталей тележек (боковых рам и надрессорных балок) из-под вагонов, участвовавших в сходе. В телеграмме четко указывалось, что в случае схода двух колесных пар одной тележки литые детали тележек должны подвергаться испытаниям. Исключению же подлежат литые детали при наличии изгибов, забоин и видимых трещин.

В соответствии с телеграммой ЦВ ЦДИ ОАО «РЖД» №Исх-34314/ЦДИ от 07.09.2017 предписывается исключить все литые детали вагонов, «имевших сход с рельсов».

Учитывая положительную практику работы МПС России с литыми деталями после схода вагонов, Союз считает нецелесообразным исключение из эксплуатации всех литых деталей тележек по формальным причинам, тем более что на практике в подавляющем ряде случаев сход вагонов с рельс ограничивается сходом (повреждением) одной колесной пары.

Союз считает, что ввод любых ограничений в отношении подвижного состава должен предварительно обсуждаться непосредственно с владельцами вагонов. СОЖТ предложил дирекции вернуться к обсуждению вопроса о возможности эксплуатации литых, а до выработки окончательных решений приостановить требования телеграммы №Исх-34314/ЦДИ от 07.09.2017. С сентября по декабрь 2017 года данный вопрос по инициативе Союза неоднократно обсуждался на разных площадках, но окончательного решения по нему не было принято.

Союз продолжит работу по поиску компромиссного решения в 2018 году.



О работе Союза, направленной на пересмотр действующих нормативов толщины гребня колесных пар вагонов

Установленный сегодня на территории Российской Федерации норматив минимальной толщины гребней колесных пар грузовых вагонов для обращения по путям общего пользования равен 25 мм, при этом указанный норматив, установленный для колесных пар грузовых вагонов, обращающихся в международном сообщении, равен 24 мм (Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации, принятая Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества 21-22 мая 2009 г.). Таким образом, различие в нормативах минимальной толщины гребней колесных пар приводит к тому, что грузовые вагоны принадлежности железнодорожной администрации России на пространстве железных дорог колеи 1520 эксплуатируются в неравных условиях с подвижным составом других железнодорожных администраций.

Союз считает возможным и целесообразным установить на территории Российской Федерации минимальный норматив толщины гребней колес аналогичный установленному для вагонов, обращающихся в международном сообщении. На такую возможность, в том числе, указывает 15-летняя практика эксплуатации грузовых вагонов МПС России (указание МПС М-535), допускавшая при определенных условиях эксплуатацию колесных пар с толщиной гребня даже менее 24 мм (до 23 мм), при этом данная практика не наносила ущерба безопасности движению поездов.

Позиция Союза подтверждается решениями, принятыми на площадке НП «ОПЖТ». В соответствии с Протоколом Совета НП «ОПЖТ» принято решение о целесообразности внесения изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации и другие поддерживающие нормативные документы в отношении требований к минимальной толщине колесных пар грузовых вагонов в эксплуатации 24 мм.



Целесообразность пересмотра требований по уменьшению указанного норматива актуальна из-за сложной ситуации на сети, обусловленной отмеченным в последние годы дефицитом исправных колесных пар, а также тенденцией к значительному росту потребности в колесных парах на ближайшую перспективу. Изменение минимального норматива толщины гребней колес позволит увеличить ресурс колес и самих колесных пар, тем самым сможет положительно повлиять на процессы, связанные с обновлением парка колесных пар и на эффективность использования грузового подвижного состава в целом. Предложения Союза по данному вопросу направлены в Минтранс России.

О сохранности вагонного парка операторов

По информации от компаний-членов Союза, в 2016 году при выгрузке было получено порядка 111 тыс. повреждений вагонов, большинство из которых приходилось на смерзающиеся грузы. Экспертами Союза рассмотрен представленный Минтрансом России проект Правил перевозок железнодорожным транспортом смерзающихся грузов и предложен ряд дополнений. Например, предложено дополнить проект Правил по-



ложениями о требованиях при выгрузке смерзающихся грузов по аналогии с требованиями по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ, установленных соответствующими ГОСТами. Также Союз направил несколько обращений в адрес ОАО «РЖД» и Минтранса России о необходимости нормативного закрепления требований к обеспечению сохранности вагонного парка, отраженных в ГОСТ.

Об инициативах в отношении действующей системы ремонта тележки грузовых вагонов модели 18-100

В России примерно 90% парка грузовых вагонов оборудовано тележками 18-100 и других моделей, в отношении которых применяется взаимозаменяемость основных узлов и деталей конструкции. Основным документом по ремонту тележек грузовых вагонов с бесконтактными скользунками (РД 32 ЦВ 052-2009), утвержденный Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, который регламентирует возможность замены ряда комплектующих изделий между различными моделями тележек.



В ходе заседания Наблюдательного совета Союза «Объединение вагоностроителей» поддержано предложение по разработке единой Конструкторской ремонтной документации на базе документации, разработчиком которой является АО «НПК «Уралвагонзавод». Таким образом, в перспективе может быть установлен запрет на использование в ремонте взаимозаменяемых деталей, и, как следствие, ужесточение требований к ремонту, к межремонтным срокам, техобслуживанию. Кроме того, возможен риск злоупотребления разработчиком конструкторской документации на предмет использования исключительных прав. Отказ от практики унификации ремонта на всем пространстве 1520 влечет за собой серьезные риски для беспрепятственного курсирования грузовых вагонов в международном сообщении, а также имиджевые потери для России на территории пространства 1520. Также в результате введения нового порядка взаимоотношений вагоно-ремонтного комплекса с изготовителями создаются риски дополнительной нагрузки на вагоноремонтный комплекс и проблемы при техническом обслуживании грузовых вагонов и производстве TOP.

Союз считает целесообразным сохранить в качестве единого ремонтного документа, определяющего требования к ремонту тележек модели 18-100 и ее аналогов, РД 32 ЦВ 052-2009.

☑ Аппаратом Союза направлено в адрес Правительства Российской Федерации, ОАО «РЖД», Минпромторга России, Минтранса России обращение, в котором указано, что при негативном сценарии развития возникающие проблемы напрямую повлияют на стабильность работы парка грузовых вагонов на сети железных дорог Российской Федерации.



• В ОБЛАСТИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

О Методике по определению потребного парка грузовых вагонов в Российской Федерации

Методические рекомендации по определению потребного парка грузовых вагонов в Российской Федерации (далее – Методика) разработаны для расчета необходимого потребного парка вагонов на среднесрочную перспективу, «исходя из качественного удовлетворения нужд грузоотправителей, обеспечения эффективного использования подвижного состава, а также устойчивого транспортного обслуживания экономики страны».

Целью документа является выработка единых методологических подходов при расчете потребного парка грузовых вагонов на сети российских железных дорог.

Расчет потребного парка производится на основе данных по объемам погрузки с разделением по родам подвижного состава и основным грузам, перевозимым в каждом из родов подвижного состава. Затем составляется матрица с использованием статистических данных за отчетный период, распределения грузов по родам подвижного состава и месяцам, рассчитывается статистическая нагрузка для каждого рода вагона по каждому месяцу отчетного периода. На основании полученных данных и прогнозируемых объемов погрузки составляется матрица распределения грузов по родам подвижного состава на планируемый период, определяется период максимальной погрузки по каждому роду и производится расчет потребного парка в месяц для каждого рода вагона.



Для определения величины потребного парка грузовых вагонов в РФ используется прогноз погрузки ОАО «РЖД» (на основе прогноза развития национальной экономики, разработанной Минэкономразвития России), отчетные формы ОАО «РЖД», данные информационного хранилища Главного вычислительного центра (ГВЦ) – филиала ОАО «РЖД».

Проработка проекта в Союзе велась Рабочей группой по разработке мер, направленных на оптимизацию и обновление парка грузовых вагонов в Российской Федерации. Документ был согласован ОАО «РЖД» и, согласно решению Президиума Союза от 17 июля 2017 года, далее Методика направлена аппаратом Союза в адрес регуляторов.

По проекту получены ряд замечаний и предложений, по которым совместно с ОАО «РЖД» проводится доработка проекта с целью утверждения документа в 2018 году.



О позиции Союза по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок

В течение всего 2017 года продолжалось активное обсуждение проекта Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок (далее – ЦМР). Союз операторов принимал непосредственное участие в обсуждении проекта ЦМР с учетом изменений и дополнений, вносимых Минэкономразвития России в проект данного документа по результатам его обсуждения с заинтересованными органами и организациями. Позиция Союза операторов по ранее направлявшимся редакциям документа сформирована на основании решений, принятых Президиумом Союза по ключевым вопросам проекта ЦМР.

На заседании Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта (далее – МВРГ) под председательством Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Аркадия Дворковича, состоявшемся 24 мая 2017 года, был рассмотрен проект ЦМР в редакции, подготовленной Минэкономразвития России.

По итогам обсуждения на заседании МВРГ было принято решение о создании рабочей группы по доработке ЦМР и подготовке плана мероприятий по ее реализации под руководством заместителя Министра транспорта Российской Федерации Алана Лушников. В состав данной рабочей группы вошел Исполнительный директор Союза Алексей Дружинин.

В итоговом протоколе заседания МВРГ особо подчеркнута необходимость увязки ЦМР с Долгосрочной программой развития ОАО «РЖД» на период до 2025 года (далее – ДПР) и одновременного принятия этих документов.

В дальнейшем Минтранс России был подготовлен новый вариант проекта ЦМР, кардинально отличающийся от редакции, представленной ранее Минэкономразвития России. Таким образом, актуальная по состоянию на начало 2018 года редакция ЦМР содержит ряд существенных для операторов изменений, принятие которых не соответствует консолидированной позиции Союза, утвержденной Президиумом СОЖТ.

☑ Аппаратом Союза направлено письмо в адрес Минтранса России, где были отмечены существенность изменений, содержащихся в новой редакции ЦМР, значительные несоответствия проектов ДПР и ЦМР, а также наличие в ДПР спорных условий и положений, не соответствующих статусу документа.

К письму приложены предложения по внесению изменений в актуальный проект ЦМР и представленный проект ДПР, сформированные на основании консолидированной позиции Союза по проекту ЦМР и обобщения предложений операторских компаний, входящих в Союз. Активная работа аппарата СОЖТ по документу будет продолжена в 2018 году.

• В ОБЛАСТИ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ

О позиции Союза по предложенным ФАС России и ОАО «РЖД» изменениям и дополнениям в постановление Правительства РФ от 05.08.2009 №643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок»

В соответствии с протоколом совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Дмитрия Медведева от 02.12.2016 ФАС России подготовлены предложения по вопросу внесения изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 №643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок».

Изучение и анализ Рабочей группой по вопросам тарифного регулирования и ценообразования предложенных изменений и дополнений в постановление №643 показал следующее:

- действующая законодательная база регулирования железнодорожного транспорта на уровне основополагающих нормативных актов не содержит определения периода долгосрочного регулирования (не менее 5 лет), поэтому целесообразно поддержать его закрепление на уровне постановления №643;

- предложенные изменения и дополнения являются во многом взаимоисключающими (например, одновременное использование метода доходности на инвестированный капитал, применение целевых надбавок, учет отдельных категорий расходов с инвестиционной составляющей);

- отдельные предложения не могут являться предметом постановления (параметры ценового коридора, установление которых является прерогативой органа регулирования естественных монополий, а не Правительства);

- узаконивание установления целевой надбавки на обновление локомотивного комплекса, по сути, ограничивает возможность направления в данный сегмент частных инвестиций, а также развития конкуренции по отдельным услугам данного комплекса и создает дополнительные риски для уже инвестированных средств;

- предложение по введению в качестве основного принципа тарифного регулирования метода доходности инвестированного капитала, предполагающего заменить основной метод государственного регулирования тарифов – метод экономически обоснованных затрат, не соответствует основному принципу регулирования тарифов, изложенному в п.1 статьи 8 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», согласно которому тарифы формируются на основе себестоимости и уровня рентабельности, а, кроме того, в условиях отсутствия прозрачности расходов ОАО «РЖД» и конкуренции в перевозочной деятельности его полномасштабное внедрение однозначно приведет к слабо контролируемой ситуации непрогнозируемого роста тарифов.



По мнению экспертов Рабочей группы, учитывая проводимую работу по внесению изменений и дополнений в постановление №643, целесообразно также поднять вопрос о конкретизации и расширении перечня услуг, подлежащих государственному тарифному регулированию (например, текущий отцепочный ремонт, формирование маршрутов на путях общего пользования и т.д.).

☑ По итогам обсуждения вопроса на заседании Президиума Союза 25 апреля 2017 года, аппарат СОЖТ направил позицию Союза в ФАС России. Также по инициативе СОЖТ было организовано совместное рабочее совещание в Минтрансе России.

О позиции Союза по докладу РАНХиГС «Об определении стоимостной базы тарифов на грузовые железнодорожные перевозки», подготовленному в рамках Межведомственной рабочей группы по разработке нового Прейскуранта № 10-01, а также по Концепции построения нового Прейскуранта № 10-01, разработанной ОАО «РЖД»

В целях упорядочивания работы по подготовке нового Прейскуранта № 10-01 поручением Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Аркадия Дворковича от 10.10.2016 утвержден План мероприятий по совершенствованию системы тарифного регулирования на перевозку грузов железнодорожным транспортом (далее – План мероприятий).

Эксперты Союза вошли в состав участников Межведомственной рабочей группы по разработке нового Прейскуранта № 10-01 (далее – МРГ).

В качестве независимого консультанта и ответственного исполнителя по определению стоимостной базы тарифов на грузовые железнодорожные перевозки выбран РАНХиГС, который должен в том числе:

- актуализировать принципы разнесения затрат между тарифными составляющими;
- определить базовую среднесетевую себестоимость (полную и переменную) перевозки грузов на железнодорожном транспорте в целом и по каждой из тарифных составляющих, а также нормативной переменной себестоимости перевозок массовых грузов с учетом маршрутной скорости и фактического веса поезда;
- определить базовый уровень рентабельности перевозок по тарифным составляющим, обеспечивающий необходимые объемы воспроизводства соответствующих фондов.

РАНХиГС письмом от 22.06.2017 №4455/01-16 самостоятельно, без согласования с назначенным Планом мероприятий соисполнителями был направлен доклад в Правительство Российской Федерации, в котором ими предложены основные принципы, на которых должна формироваться стоимостная база тарифов на грузовые и железнодорожные перевозки.

Далее ОАО «РЖД» были представлены проект Концепции построения нового Прейскуранта № 10-01 и таблица «Формирование расходной базы тарифов на грузовые перевозки с поштатным распределением расходов на НКО и ДО».





Эксперты Рабочей группы по вопросам тарифного регулирования и ценообразования проработали позицию Союза по данным документам и сделали вывод о необходимости корректировки доклада РАНХиГС в части:

- необходимости формирования перечня технологических операций, осуществляемых перевозчиком и владельцем инфраструктуры, включаемых в стандартную технологию перевозки и разнесение в соответствии с ними статей затрат раздельного учета (в том числе подготовка предложений по его корректировке), для использования в дальнейшем для определения тарифных составляющих;

- необходимости исключения из расходной базы расходов, осуществляемых в рамках выполнения ОАО «РЖД» дополнительных работ и услуг, оплачиваемых отдельно (как на договорной основе, так и по регулируемым государством тарифам);

- о целесообразности рассмотрения вопроса рентабельности тарифов по тарифным составляющим, обеспечивающим воспроизводство основных фондов в привязке к модели распределения функций государства, ОАО «РЖД» и потребителей услуг по финансированию таких инвестиций;

- о целесообразности подготовки Концепции нового Прейскуранта № 10-01 на площадке МРГ, с учетом предложений участников (грузоотправителей, операторов) по ее наполнению;

- о необходимости утверждения Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок для разработки полноценной Концепции нового Прейскуранта № 10-01.

Соответствующая позиция Союза направлена в адрес регулятора.

• В ОБЛАСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОТРАСЛЕВЫМИ ОБЩЕСТВЕННЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

О сотрудничестве между Союзом, Некоммерческим Партнерством «Объединение производителей железнодорожной техники» (НП «ОПЖТ») и Союзом производителей и пользователей железнодорожного подвижного состава «Объединение вагоностроителей» (НП «ОВС»)

Постоянная системная работа с НП «ОПЖТ» и НП «ОВС» ведется в рамках временных рабочих групп (для выработки решений по отдельным вопросам, требующим дополнительного обсуждения), постоянных рабочих групп, в комитетах и подкомитетах, а также на площадке Научно-технического совета НП «ОПЖТ».

В рамках заключенного Соглашения о сотрудничестве и взаимодействии с НП «ОПЖТ» представители Союза приняли активное участие в обсуждении по следующим вопросам:

- допуск железнодорожного подвижного состава на инфраструктуру ОАО «РЖД» с целью реализации требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России №286 от 21.12.2010г.;

- организация ТОР на предприятиях Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» и его ДЗО;

- определение минимальных значений нормативов узлов и деталей грузовых вагонов в эксплуатации и при подаче под погрузку;

- вопросы сохранности вагонного парка;

- изменения, вносимые в Классификатор «Основные неисправности грузовых вагонов» КЖА 2005 05;

- регламент расследования причин отцепки грузового вагона и ведения рекламационной работы (разработчик НП «ОПЖТ»);

- доработка документов, регламентирующих требования к внеплановым видам ремонта грузовых вагонов (согласование Единого перечня наименований неисправностей, состояний, причин остановки, операций/работ контроля/устранения неисправностей грузовых вагонов в межремонтном периоде эксплуатации).

В 2017 году Союз в рамках Соглашения о сотрудничестве с НП «ОВС» подготовил и направил замечания и предложения к редакции Положения о сервисном обслуживании поглощающих аппаратов класса Т1, Т2 и Т3. Указанная работа проводилась в рамках совместных решений, принятых в Росжелдоре по вопросу необходимости организации на сети железных дорог России эффективной системы сервисного обслуживания поглощающих аппаратов Т1, Т2 и Т3.



О сотрудничестве между Союзом и Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО

Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ является рабочим органом Правительственной комиссии по транспорту, осуществляющим функции общественного контроля.

В состав Совета потребителей, сформированного из представителей участников рынка перевозок (грузоотправителей, общественных организаций, операторов подвижного состава), входят представители СОЖТ.

В мае 2017 года с учетом проведенного голосования и состоявшегося обсуждения Президиум Союза принял решение о включении в состав Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО членов Президиума Союза Алексея Лихтенфельда и Игоря Ромашова.

Кроме того, эксперты Союза на постоянной основе участвуют в деятельности Комитетов Совета потребителей (Комитет по тарифному регулированию, Комитет по вопросам грузовых перевозок, Комитет по вопросам эксплуатации инфраструктуры и грузового подвижного состава, Комитет по стратегии, инвестициям и программам развития ОАО «РЖД»).

В 2017 году позиция Союза была представлена в ходе обсуждения вопросов изменений в регулировании тарифов на грузовые перевозки, Целевой модели рынка грузовых перевозок, эксплуатации и ремонта подвижного состава, проекта Методики определения потребного парка вагонов, а также при обсуждении ситуации с обеспечением грузоотправителей подвижным составом и вопросов долгосрочной тарифной политики и тарифов на 2018 год.

Об участии Союза в работе Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества

На протяжении 2017 года представители СОЖТ активно взаимодействовали с Минтрансом России, ФАЖТ, Минпромторгом России, ОАО «РЖД», отстаивая интересы операторского сообщества на международном уровне в составе делегации Российской Федерации в Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (далее – КВХ) и Совете по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (далее – Совет).

В течение года состоялись два заседания Комиссии вагонного хозяйства, два заседания Совета. К каждому заседанию КВХ и заседанию Совета в рамках Рабочей группы при Президиуме Союза по эксплуатационным вопросам по итогам изучения перечня запланированных к рассмотрению нормативных и технических вопросов формировалась позиция СОЖТ, которая затем утверждалась на заседаниях Президиума Союза. Представители Союза принимали активное участие в подготовке директив, в большинстве случаев объективно принималась позиция СОЖТ.

○ 28-30 марта 2017 года в г. Сочи состоялось 63-е заседание КВХ, соорганизатором которого выступил Союз и входящие в него компании.

На заседании была представлена информация о выполнении решений 62-го заседания КВХ, принятых 13-15 сентября 2016 года в г. Тихвин, и результатах работы предприятий вагонного хозяйства железнодорожных администраций за 2016 год, а также рассмотрены вопросы, связанные с изготовлением, ремонтом и эксплуатацией железнодорожного подвижного состава, деятельностью рабочих органов Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества.



○ 18-19 мая 2017 года член Президиума Союза Ирина Чиганашкина, Исполнительный директор СОЖТ Алексей Дружинин, заместитель генерального директора по техническому развитию – главный инженер АО «ПГК» Сергей Гончаров принимали участие в составе российской делегации в 66-ом заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. Заседание проходило в г. Москве.

На заседании Совета была представлена информация о деятельности Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества за 25-лет, а также о выполнении решений 65-го заседания Совета и итогах эксплуатационной работы сети железных дорог за 2016 год и первый квартал 2017 года.

В рамках рассмотрения пунктов повестки заседания были приняты решения об утверждении и вводе в действие изменений и дополнений в нормативные документы, в том числе связанные с ремонтом и эксплуатацией грузовых вагонов.

В итоговом протоколе заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества учтены предложения и замечания железнодорожной администрации Российской Федерации к проекту протокола с учетом предложений СОЖТ.

○ 13-15 сентября 2017 года состоялось 64-ое заседание КВХ в г. Нижний Тагил.

На заседании КВХ в числе прочих вопросов повестки дня рассмотрено предложение Союза операторов (письмо от 28.08.2017 №344) с принятием по нему решения, а именно по п.55 повестки дня «Об изменении остаточного межремонтного норматива при подаче вагона под погрузку в международном сообщении и согласовании извещения 32 ЦВ 40-2017 об изменении Инструкции по техобслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкция осмотра вагона)» принято решение согласовать изменение остаточного межремонтного норматива при подаче вагона под погрузку в международном сообщении с 10 тыс. км до 5 тыс. км и просить Дирекцию Совета вынести на утверждение 67-го заседания Совета соответствующее извещение об изменении, а также просить ИВЦ ЖА выполнить корректировку программного обеспечения в информационных системах после утверждения извещения Советом.





19-20 октября 2017 года состоялось 67-ое заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (г. Рига).

На заседании Совета в составе делегации железнодорожной администрации Российской Федерации приняли участие представители Союза, в том числе Исполнительный директор Алексей Дружинин.

В ходе заседания в числе прочих вопросов повестки дня поддержано предложение Союза об изменении остаточного межремонтного норматива при подаче вагона под погрузку в международном сообщении с 10 тыс. км до 5 тыс. км, а также принято решение об их утверждении вводе в действие. Также отменено решение Совета от 6-7 мая 2014 года, предписывающего железнодорожным администрациям не позднее 01 января 2018 года приступить к оборудованию вагонов-цистерн для перевозки опасных грузов (постройки с 01 января 2005 года) сливными приборами с тремя степенями защиты при проведении очередного капитального ремонта. Однако при этом дано поручение КВХ рассмотреть вопрос оборудования вагонов-цистерн для перевозки опасных грузов сливными приборами с тремя степенями защиты с 01 января 2019 года.



Аппарат Союза считает необходимым продолжить в 2018 году работу Союза по реализации следующих предложений СОЖТ:

- по редакции изменений в Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов в части порядка размещения за утрату вагонов;
- по редакции изменений в Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных решением 15-го заседания Совета (4-6 апреля 1996 года) в части требований к цистернам-контейнерам;
- по редакции изменений в Правила перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума в части устранения избыточных требований, связанных с ответственностью сторон при подготовке к перевозкам, в том числе наливных грузов.

! Также требуется мониторинг ситуации с реализацией КВХ поручения Совета по вопросу оборудования вагонов-цистерн для перевозки опасных грузов (постройки с 01 января 2005 года) сливными приборами с тремя степенями защиты с целью обеспечения интересов членов Союза при выработке решений по данному вопросу.

О деятельности Координационного совета по вопросам взаимодействия ОАО «РЖД» и СОЖТ

Координационный совет по вопросам взаимодействия ОАО «РЖД» и СОЖТ создан в 2015 году. Основными задачами Координационного совета являются:

1. рассмотрение вопросов и предложений о приоритетных направлениях деятельности участников рынка перевозок грузов с целью обеспечения высокой конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг;
2. разработка и сопровождение законодательных инициатив в области повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта;
3. разработка предложений по совершенствованию взаимодействия между участниками транспортного рынка;

4. разработка предложений по оптимизации технологии управления вагонными парками различных собственников;

5. рассмотрение вопросов и предложений в области совершенствования тарифной политики в сфере грузовых перевозок;

6. подготовка предложений и рекомендаций по вопросам технической эксплуатации и ремонта вагонного парка.

Сопредседателями Координационного совета в 2017 году являлись:

- со стороны ОАО «РЖД» - статс-секретарь – заместитель генерального директора Анатолий МЕЩЕРЯКОВ.
- со стороны СОЖТ – Председатель Президиума Константин ЗАСОВ.



• В состав Координационного совета со стороны Союза входят:

- ЗАСОВ Константин Львович – Председатель Президиума
- БАСКАКОВ Петр Васильевич
- БУКИН Олег Юрьевич
- ГУЩИН Сергей Анатольевич
- КАЛЕТИН Сергей Владимирович
- ЛИХТЕНФЕЛЬД Алексей Борисович
- НИКИТИН Дмитрий Николаевич
- ТАЙЧЕР Алексей Роменович
- РОМАШОВ Игорь Валерьевич
- ЧИГАНАШКИНА Ирина Викторовна
- ШПАКОВ Валерий Васильевич

На заседании 27 апреля 2016 года участники обсудили вопросы организации взаимодействия при подготовке проектов документов ОАО «РЖД», затрагивающих технологию работы операторских компаний, а также доступ операторов к информационным услугам Главного вычислительного центра ОАО «РЖД» (ГВЦ).

По итогам обсуждения было принято решение о пилотных проектах включения операторов в процесс подготовки документов ОАО «РЖД». Цель – выработка сбалансированных решений по наиболее значимым для развития железнодорожного транспорта темам, а также по текущим вопросам, затрагивающим технологию работы операторских компаний. Аппаратом Союза была подготовлена концепция взаимодействия структурных подразделений ОАО «РЖД», ответственных за подготовку проектов документов, с отраслевыми объединениями операторов, определен перечень вопросов, по которым могли бы проводиться открытые консультации, предложены типовые формы обмена информацией между ними.

Участниками заседания Координационного совета поддержано предложение Союза проводить обсуждение в отношении проектов документов, прямо или косвенно затрагивающих права и обязанности владельцев железнодорожного подвижного состава, в первую очередь, в области технологии перевозочного процесса.



При обсуждении вопросов доступа операторов к услугам ГВЦ, представители СОЖТ пояснили, что до начала 2017 года ГВЦ предоставлял информационные услуги в рамках комплексного информационного обслуживания собственников вагонов в зависимости от количества неповторяющихся номеров вагонов в отчетном месяце. Собственник вагона мог получить информацию о дислокации, пробегах, ремонтах вагона, а также отгрузочную информацию, паспорт вагона, информацию о комплектации и справки АСОУП. В зависимости от количества поставленных на учет в ГВЦ вагонов, владелец вагона мог на протяжении всего месяца запрашивать необходимую информацию по фиксированной цене. С начала 2017 года, согласно утвержденному правлением ОАО «РЖД» Прейскуранту на услуги ГВЦ в области информационных технологий, принцип (разделение информации на блоки. 3 варианта тарификации и т.д.) и

стоимость услуг были существенно пересмотрены. При разработке нового Прейскуранта привлеченному внешнему консультанту PricewaterhouseCoopers была поставлена задача по увеличению дохода ОАО «РЖД» с учетом рисков и ограничений, связанных с возможными претензиями клиентов, обращениями их в ФАС России, сокращением объемов потребляемых услуг. Результатом проделанной работы (без привлечения к ней собственников подвижного состава и без соответствующего открытого обсуждения принципов разрабатываемого Прейскуранта) стал новый порядок формирования цены информационных услуг, в результате чего у отдельных компаний рост стоимости предоставления информационных услуг без изменения качества и количества получаемой услуги в 2017 году в сравнении с 2016 годом составил 30-36 %, а по сравнению с 2012 годом – 60-65%.

СОЖТ выступил с инициативой проведения ОАО «РЖД» обсуждения с операторскими компаниями принципов ценообразования на информационные услуги, а также рассмотрения вопроса о пересмотре подходов к методике ценообразования стоимости информационных услуг в рамках Прейскуранта.

По итогам обсуждения было принято решение о проведении совещания с участием представителей операторских компаний, ОАО «РЖД», ГВЦ для обсуждения регламента взаимодействия в части предоставления информационных услуг, по итогам которого сформировать их перечень в качестве базового пакета для операторов, а также подготовить предложения по формированию ценовой политики предоставления услуг ГВЦ. Такая работа была организована в течение года и в результате найдены компромиссные решения по ценообразованию на информационные услуги в 2018 году.

• ТЕКУЩИЕ ВОПРОСЫ
ОПЕРАТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

О росте цен на цельнокатаные колеса

Существенный дефицит стальных цельнокатаных колес (ЦКК) наблюдается на пространстве железных дорог 1520 мм, начиная со второй половины 2016 года.

В 2014-2016 годах потребность в ЦКК несколько нивелировалась за счет массового поступления на сеть колесных пар из-под утилизированных вагонов (порядка 280 тыс. вагонов). Однако запасы фондов иссякли, и ситуация с дефицитом ЦКК усугубляется. Очевидно, что потребность будет увеличиваться в связи с возрастающим спросом на ЦКК, обусловленным рядом факторов. Основной проблемой является значительное сокращение жизненного цикла колеса (по сравнению с периодом 2010-2014 годов, к 2018 году он сократился с 9 до 6 лет, а по некоторым оценкам - и до 5,2 года). За 2017 год потребность предприятий вагоноремонтного комплекса в стальных цельнокатаных колесах возросла на 15% и достигла 50% от общего количества заявок на запасные части и комплектующие для ремонта грузовых вагонов (с учетом увеличения выпускаемых новых вагонов потребность рынка выросла более чем в два раза).

В целом в 2017 году объемы производства и потребления ЦКК на пространстве Евразийского экономического союза (ЕАЭС) составили около 1 млн. штук. По экспертным оценкам операторов, ожидается, что в 2018-2019 годах потребность в ЦКК на рынке ЕАЭС может оцениваться в 1,8 млн. шт. ежегодно (при заявленных на 2018 год суммарных мощностях производства основных производителей колеса АО «ВМЗ» и АО «ЕВРАЗ НТМК» в объеме около 1,4 млн. шт.).

Производители ЦКК не предпринимают действий для увеличения производства колес до оптимального уровня, который позволил бы поддерживать требуемый потребителями объем выпуска продукции и баланс цен на стальное цельнокатаное колесо, а предпочитают использовать искусственные ограничения экономической конкуренции на рынке данной продукции в ЕАЭС, чтобы воспользоваться своим монопольным положением с целью искусственного повышения цен и увеличения прибыли за счет потребителей.

Вопрос роста стоимости колеса также напрямую затрагивает деятельность операторских компаний — за 2015-2017 годы цена, устанавливаемая производителями колес, по данным операторов, увеличилась с 16,5 тыс. руб./шт. до почти 33 тыс. руб./шт. и такая тенденция продолжится в 2018 году. На 1 квартал 2018 года производители колес уведомили потребителей о возможном дальнейшем увеличении цены.



Ситуация с неконтролируемым ростом стоимости на детали вагонов, в том числе ЦКК, уже привела к тому, что средняя стоимость планового ремонта вагонов со сменой деталей (по информации от компаний-членов Союза) по итогам 2017 года составила порядка 160 тыс. руб. без НДС, при этом аналогичный показатель в 2016 году составлял 109 тыс. руб. без НДС. При этом ремонт колесной пары со сменой элементов является одной из самых дорогостоящих операций по содержанию грузового вагона в технически исправном состоянии. Доля расходов по данному виду ремонта достигает 40% от всех расходов, заложенных на проведение деповского и капитального ремонта вагона, при этом учитывая средние значения годового объема ремонта грузовых вагонов парка России (400 тыс. вагонов), жизненного цикла колеса (5,2 года) и стоимость ЦКК (31,5 тыс. руб. на условиях франко-завод), доля средней удельной стоимости ЦКК на один ремонтируемый в плановом ремонте грузовой вагон в 2018 году может составить 47 тыс. рублей.

В 2017 году Союзом направлены обращения в Министерство экономического развития Российской Федерации, в ФАС России, ОАО «РЖД», Департамент защиты внутреннего рынка ЕАЭС.



О проблемных вопросах, связанных с изданием письма ЦФТО по вопросу съёмного и несъёмного оборудования вагонов

В конце декабря 2016 года ОАО «РЖД» направило своим структурным подразделениям инструкцию «О порядке учета оборудования» (письмо №ИСХ-23505/ЦФТО от 30.12.2016 г.), согласно которой:

- сведения о съёмном/несъёмном оборудовании должны быть включены в техническую документацию на вагон и отражены в техническом паспорте вагона;
- масса многооборотных средств крепления включается в общую массу перевозимого груза;
- если в техническую документацию на вагон не внесена информация о наличии дополнительного оборудования на вагоне, то при оформлении перевозочного документа на перевозку груза масса оборудования должна быть включена в суммарную массу отправки;
- при возврате дополнительного оборудования, многооборотных средств крепления оформление перевозочных документов осуществляется на перевозку груза, размещенного в соответствии со схемой размещения и крепления, МТУ, НТУ.

При этом в положениях правил перевозок железнодорожным транспортом грузов, иных ведомственных приказах Минтранса России и Прейскуранте №10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденном постановлением ФЭК России №47-т от 17.06.2003 г, используются понятия съёмного и несъёмного оборудования, с учетом массы которого определяется масса тары вагона, но не содержится критериев, исходя из которых оборудование грузового вагона может быть отнесено к съёмному или несъёмному и включается в массу его тары.



В феврале и марте 2017 года были проведены совещания с участием представителей аппарата Союза, операторских компаний и ЦФТО по проблемным вопросам, связанным с использованием и оформлением съёмного и несъёмного оборудования, на которых определены совместные с ОАО «РЖД» действия, направленные на минимизацию рисков. По итогам подготовлен и утвержден План мероприятий по организации работы, направленной на приведение в соответствие технической документации на вагоны и базы данных АБД ПВ в части учета веса несъёмного оборудования в таре вагона в соответствии с пунктом 44 Правил приема грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Минтранса России от 07.12.2016 №374.

Работа по данной проблеме будет продолжена в 2018 году.

О проблемных вопросах, связанных с назначением изготовителем подшипников сроком службы буксовых цилиндрических подшипников для грузовых вагонов

В 2017 году в Технические условия, в соответствии с которыми в настоящее время изготавливаются цилиндрические роликовые подшипники для буксовых узлов колесных пар (ТУ ВНИИП.048-1-00), внесены изменения, в том числе касающиеся назначенного срока службы, в частности, назначенный срок службы составляет 3 года или 300 тыс. км.

Единственным производителем роликовых подшипников на пространстве Евразийского экономического союза является ОАО «Управляющая компания ЕПК» (ЕПК, г. Степногорск, Республика Казахстан). Позиция производителя по вопросу ремонтпригодности подшипников заключается в следующем: необходимо прекратить деятельность по ремонту подшипников буксовых узлов железнодорожного подвижного состава и ликвидировать участки по ремонту подшипников на вагоноремонтных предприятиях. При этом не принимается в расчет многолетний опыт эксплуатации и ремонта роликовых подшипников для грузовых вагонов. Учитывая тот факт, что постоянная доля буксовых узлов грузовых вагонов в эксплуатации, оборудованных новыми роликовыми подшипниками, составляет сегодня не более 10%, производители стремятся к 100% замене подшипников на новые при каждом плановом ремонте грузовых вагонов.

Однако данные о фактических показателях надежности роликовых подшипников указывают на то, что надежность отремонтированных подшипников на практике превышает показатели надежности новой продукции. Дело в том, что при изготовлении производится выборочный контроль новых подшипников, а в условиях ремонтных предприятий 100% отремонтированных подшипников подвергаются контролю всех составных частей, согласно действующей ремонтной документации. При этом, исходя из практики многолетней эксплуатации, конструкция подшипников и требования по ремонту были усовершенствованы, что позволило значительно увеличить надежность работы буксового узла.



Закрытие роликовых цехов вагоноремонтных предприятий и сокращение высококвалифицированных кадров неминуемо повлечет потерю компетенций по ремонту одного из основных узлов грузового вагона, позволяющих отремонтировать буксовый узел практически в любой точке на пространстве 1520.

Союз считает неизбежным возникновение следующих негативных последствий:

- резкий рост потребности в роликовых подшипниках до 6,5 млн. шт в год (в четырехосном вагоне 16 штук подшипников, ежегодно ремонтируется примерно 400 тыс. вагонов);
- распрессовка и запрессовка роликовых подшипников практически при каждом плановом ремонте приведет к значительному увеличению износов шеек осей колесных пар, и, как следствие, к дополнительным угрозам безопасности движения, а также росту потребности в новых осях для формирования колесных пар (при обозначенном в 2017 году их дефиците);
- резкий рост потребности в подшипниках кассетного типа;
- существенный рост стоимости содержания грузового подвижного состава (по предварительным оценкам, дополнительно к имеющимся расходам: плюс 17 млрд. рублей в год на парк грузовых вагонов России);
- потери для предприятий вагоностроительного комплекса России (основной объем производства грузовых вагонов для экспорта, составляют вагоны с колесными парами, оборудованными роликовыми подшипниками с учетом их ремонтпригодности).

Также под вопросом окажется содержание стратегически важных типов грузового подвижного состава, используемого Министерством обороны России, которым, в свою очередь, предъявляются требования максимальной ремонтпригодности всех узлов грузового вагона.

Таким образом, по мнению Союза, под угрозой разрушения находится единая унифицированная система ремонта роликовых цилиндрических подшипников грузовых вагонов, а, учитывая позицию ЕПК по назначенному сроку службы роликовых подшипников и системе их ремонта, существует реальная угроза стабильности работы железнодорожного транспорта Российской Федерации.

Союз считает критически важным для отрасли сохранение положительного опыта эксплуатации роликовых подшипниковых и унификации в производстве и ремонте подшипников, в том числе кассетного типа.

В связи со сложившейся ситуацией Союз направил обращение в адрес Министра промышленности Российской Федерации Дениса Мантурова с просьбой рассмотреть проблемные вопросы для выработки экстренных решений, направленных на минимизацию рисков.

2. СИСТЕМА ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ И НАДЗОРА СОЮЗА

ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ЧЛЕНОВ СОЮЗА



ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ЧЛЕНОВ СОЮЗА – является высшим органом управления руководствуется в своей деятельности законодательством Российской Федерации и Уставом Союза. Компетенция Общего собрания членов определена в пункте 5.2. Устава Союза.

К исключительной компетенции Общего собрания членов Союза относятся:

- внесение изменений в Устав Союза;
- определение приоритетных направлений деятельности Союза, принцип формирования и использования имущества Союза;
- избрание членов Президиума, Председателя Президиума, досрочное прекращение полномочий Президиума или досрочное прекращение полномочий членов в индивидуальном порядке;
- избрание Исполнительного директора Союза и досрочное прекращение его полномочий;
- утверждение годового и иных отчетов Президиума и Исполнительного директора в соответствии с внутренними документами;
- утверждение сметы расходов и доходов (финансового плана) Союза, внесение в нее изменений, утверждение годовой бухгалтерской отчетности Союза;
- принятие решения о реорганизации или ликвидации Союза, назначение ликвидатора или ликвидационной комиссии;
- принятие решений об участии в других организациях, в том числе путем создания (учреждения) юридических лиц в соответствии с законодательством РФ.

• КЛЮЧЕВЫЕ РЕШЕНИЯ ОБЩИХ СОБРАНИЙ ЧЛЕНОВ СОЮЗА В 2017 ГОДУ

В период с января по декабрь 2017 года было проведено два Общих собрания членов Союза – годовое и внеочередное. Годовое Общее собрание членов состоялось 30 июня 2017 года. На собрании были представлены итоги деятельности Союза в 2016 году, итоги аудиторской и ревизионной проверки, определены приоритетные направления деятельности Союза на второе полугодие 2017 – первое полугодие 2018 гг. Также на годовом Общем собрании, с целью приведения в соответствие с новой редакцией Устава, внесены изменения в ряд внутренних документов организации. 20 декабря 2017 года состоялось внеочередное Общее собрание членов Союза, на котором были подведены предварительные итоги деятельности Союза за 2017 год и утвержден финансовый план Союза на 2018 год, в том числе утверждены размер и порядок оплаты членских взносов.

ПРЕЗИДИУМ СОЮЗА

Постоянно действующим коллегиальным органом управления Союза является Президиум, который формируется из представителей юридических лиц, индивидуальных предпринимателей - членов Союза, а также независимых членов Президиума Союза.

Компетенция, права, обязанности и ответственность членов Президиума, порядок формирования и организация его деятельности определены Уставом Союза и Регламентом работы Президиума.

Основной задачей Президиума является проведение политики, обеспечивающей динамическое развитие Союза и повышение устойчивости его работы. Президиум избирается сроком на два года в количестве не более шестнадцати человек.

СОСТАВ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА:



Засов Константин Львович
Председатель Президиума,
член Совета директоров
АО «Русагротранс»



Гераскин Вадим Викторович
Заместитель Председателя Президиума,
Заместитель генерального директора
ООО «Компания «Базовый Элемент»
по связям с государственными органами



Петр БАСКАКОВ
Генеральный директор
ПАО «ТрансКонтейнер»



Алексей ГРОМ
Президент АО «ОТЛК»



Денис ИЛАТОВСКИЙ
Заместитель генерального
директора – директор
по логистике АО «СУЭК»



Алексей ЛИХТЕНФЕЛЬД
Член Совета директоров
ООО «УК «НТС»



Ярослав МАНДРОН
Заместитель генерального
директора ФГУП «Почта России»



Игорь РОМАШОВ
Президент ООО «Трансойл»



Ирина ЧИГАНАШКИНА
Первый заместитель генерального
директора ООО «ПрофЛогист»



Олег БУКИН
Генеральный директор
АО «ПГК»*



Сергей ГУЩИН
Член Правления
ООО «Спецтрансгарант»



Сергей КАЛЕТИН
Президент АО «СГ-транс»



Сергей МАЛЬЦЕВ
Советник генерального
директора ОАО «РЖД»



Дмитрий НИКИТИН
Президент
ЗАО «Евросиб СПб-ТС»



Алексей ТАЙЧЕР
Генеральный директор
АО «ФГК»



Валерий ШПАКОВ
Генеральный директор
АО «НПК»

* по состоянию на 31.12.2017

• КЛЮЧЕВЫЕ РЕШЕНИЯ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА В 2017 ГОДУ

В период с января по декабрь 2017 года Президиумом Союза проведено 11 заседаний и приняты следующие ключевые решения:

О позиции Союза по вопросу создания электронной торговой площадки по грузовым перевозкам железнодорожным транспортом

По итогам заседания Президиума 31 января 2017 года члены Президиума отметили необходимость дальнейшего взаимодействия с ЦФТО – филиалом ОАО «РЖД» по подготовке замечаний Союза к документам по созданию электронной торговой площадки по грузовым перевозкам (ЭТП ГП). Аппарату Союза поручено совместно с заинтересованными компаниями-членами Союза продолжить работу с государственными органами, направленную на соблюдение интересов операторского сообщества при принятии соответствующих решений, а также проработать юридическую позицию Союза по вопросу создания электронной площадки и вынести на рассмотрение Президиума Союза.

По итогам заседания Президиума 17 июля 2017 года поручено провести совещание в целях консолидации предложений компаний-членов Союза по возможным экономическим и технологическим стимулирующим механизмам, направленным на привлечение операторских компаний для участия в ЭТП ГП. По итогам совещания аппарату Союза поручено представить в ЦФТО ОАО «РЖД»:

- предложения операторского сообщества по возможным экономическим и технологическим стимулирующим механизмам, направленным на привлечение операторских компаний для участия в ЭТП ГП;
- актуализированный свод замечаний компаний, входящих в Союз, по документам, регламентирующим функционирование ЭТП ГП.

По получении от ЦФТО ОАО «РЖД» проектов документов, направленных на определение перечня мероприятий, связанных с удовлетворением спроса на дефицитный вид подвижного состава, в том числе в пиковый период, аппарату Союза поручено проработать с заинтересованными компаниями возможность согласования указанных проектов. Особое внимание предложено обратить на минимизацию рисков, связанных с нарушением антимонопольного законодательства.

Об организации договорной работы на услуги вагоноремонтных предприятий АО «ВРК-1», АО «ВРК-2», АО «ВРК-3» по выполнению ремонтов грузовых вагонов

На заседании 31 января 2017 года в целях предупреждения необоснованного роста цен на ремонт грузовых вагонов, выполняемый вагоноремонтными предприятиями АО «ВРК-1», АО «ВРК-2» и АО «ВРК-3», и соблюдения решений, принятых по итогам совещания в ОАО «РЖД» 20 декабря 2016 года, Президиум предложил компаниям-членам Союза предоставлять ежемесячно информацию, связанную с ростом цен на ремонт по сравнению с уровнем 2015 года. По итогам информации о заключенных договорах компаниями членами Союза с АО «ВРК-1», АО «ВРК-2», АО «ВРК-3» на ремонт грузовых вагонов в январе 2017 года аппарату Союза поручено подготовить обращение в ОАО «РЖД» с просьбой о проведении совместного совещания по текущей ситуации.

По итогам заседания 25 апреля 2017 года Президиум поручил Рабочей группе по эксплуатационным вопросам сформировать перечень проблемных вопросов взаимодействия с компаниями вагоноремонтного комплекса ОАО «РЖД» с целью дальнейшего рассмотрения на заседании Координационного совета по вопросам взаимодействия ОАО «РЖД» и Союза, а также для последующего направления в Минтранс России. Также Президиум предложил компаниям совместно с аппаратом Союза сформировать перечень мероприятий, направленных на предотвращение повышения стоимости цельнокатаных колес.

По итогам заседания 06 сентября 2017 года Президиум поручил аппарату Союза организовать проработку с Управлением вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД» вопроса о договорных условиях текущих ремонтов вагонов в 2018 году, а также подготовить и направить обращение в адрес президента ОАО «РЖД» Олега Белозерова о подходах к ценообразованию на плановый и текущий виды ремонтов железнодорожного подвижного состава.

По итогам заседания 11 октября 2017 года Президиум поручил проанализировать на Рабочей группе по эксплуатационным вопросам калькуляцию и нормы расхода материалов при организации текущего и среднего ремонта колесных пар на 2018 год, сформировать позицию о невозможности изменения ценовых условий 2018 года ремонта подвижного состава по отношению к 2017 году, выработать предложения по снижению цены и проработать механизм ценообразования, предусматривающий проведение тендерных процедур.

О Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года

На заседании 22 марта 2017 года Президиум поручил Рабочей группе по выработке предложений Союза по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года рассмотреть возможность проведения исследования в области работы независимых перевозчиков и проработать вопрос финансирования услуг компании-консультанта с привлечением заинтересованных компаний-членов Союза.

О создании Рабочей группы при Президиуме Союза по вопросам развития контейнерных перевозок

По итогам заседания 22 марта 2017 года Президиум постановил создать Рабочую группу при Президиуме Союза по вопросам развития контейнерных перевозок и назначить Куратором созданной рабочей группы Петра Баскакова. Целью создания рабочей группы является формирование консолидированной позиции участников рынка железнодорожных контейнерных перевозок для поддержания текущих темпов роста объемов перевозки и дальнейшего развития контейнерного рынка России в целом. Характер деятельности: на постоянной основе.

О позиции Союза по пункту 14 «Руководства по капитальному ремонту грузовых вагонов»

По итогам заседания 22 марта 2017 года Президиум принял к сведению информацию о росте производственных расходов собственников подвижного состава, связанных с окраской грузовых вагонов в соответствии с п.14 «Руководства по капитальному ремонту грузовых вагонов», утвержденного Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол №54 от 18-19 мая 2011 года, далее - Совет).

Аппарату Союза поручено подготовить обращение в железнодорожную администрацию Российской Федерации с просьбой вынести на рассмотрение ближайшего заседания Комиссии вагонного хозяйства Совета вопрос о приостановке с соответствующей корректировкой действия п.14 Руководства в отношении парка грузовых вагонов, которые ранее были окрашены двухкомпонентными эмалями,



и на момент проведения капитального ремонта гарантийный срок службы лакокрасочного покрытия не истек и соответствует ГОСТ 7409-2009.

О мероприятиях Союза по вопросу обоснования срока службы крупного вагонного литья

На заседании Президиума 25 мая 2016 года были рассмотрены итоги обсуждения вопроса о возможных рисках, связанных с введением ограничения сроков службы крупного вагонного литья, на рабочей группе по эксплуатационным вопросам. По итогам заседания Президиума аппарату Союза поручено совместно с заинтересованными компаниями-членами СОЖТ проработать вопрос стоимости услуг сторонних организаций по выполнению работ первого этапа проекта Плана научно-исследовательских работ по обоснованию срока службы крупного вагонного литья и рассмотреть на заседании Президиума Союза. Также аппарат Союза проводит постоянный мониторинг ситуации, связанной с инициативой вагоностроителей по сокращению сроков службы для крупного вагонного литья.



О вступлении в силу с 01.01.2018г. обязательного требования по установке сливного прибора с 3-мя степенями защиты, принятого на 60-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (6-7 мая 2017 г., г. Астана)

По итогам заседания 22 марта 2017 года Президиум поручил Рабочей группе по эксплуатационным вопросам обратиться в Ространснадзор, Ростехнадзор, ФБУ РС «ФЖТ» и к основным производителям вагонов-цистерн за разъяснениями относительно необходимости проведения работ по сертификации промежуточных затворов, котлов и вагонов-цистерн при дооборудовании третьим промежуточным затвором, а также провести работу по обоснованию отмены или отсрочки вступления в силу решения об обязательном оборудовании вагонов-цистерн сливными приборами с тремя степенями защиты. Аппарату Союза поручено обратиться в Минтранс России о необходимости отмены или отсрочки вступления в силу решения об обязательном оборудовании вагонов-цистерн сливными приборами с тремя степенями защиты. Также Президиум поручил подготовить позицию Союза для представления на совещании под председательством статс-секретаря – заместителя Министра транспорта Российской Федерации Сергея Аристова по вопросу внесения изменений в Приложение к СМГС в части включения новых ссылок на европейские стандарты для сосудов под давлением, предложенных организациями Европейского союза.

О кандидатурах членов Президиума Союза для участия в работе Советов потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и «Росморпорт» и их ДЗО

На заседании 26 мая 2017 года с учетом проведенного голосования и состоявшегося обсуждения Президиум принял решение о включении в состав Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО членов Президиума Союза Алексея Лихтенфельда и Игоря Ромашова, а в состав Совета потребителей по вопросам деятельности ФГУП «Росморпорт» и его ДЗО – Олега Букина, Дениса Илатовского и Игоря Ромашова.

О результатах выполненных МГУПС МИИТ работ по подготовке экспертного заключения по теме: «Экспертная оценка влияния термического воздействия сваркой и наплавкой на эксплуатационные характеристики литых деталей»

На заседании 26 мая 2017 года Президиум согласился с результатами выполненных МГУПС МИИТ работ и поручил аппарату Союза направить их компаниям-членам Союза для практического использования. Также Президиум одобрил расходование средств резерва Президиума Союза в 2017 году в размере 500 тыс. рублей на оплату выполненных МГУПС МИИТ работ.

О взаимодействии с ЦФТО – филиалом ОАО «РЖД»

На заседании 17 июля 2017 года Президиум рассмотрел вопросы нового порядка запросов уведомлений на перевозку порожних вагонов и план мероприятий по организации работы, направленной на приведение в соответствие технической документации на вагоны и базы данных АБД ПВ в части учета веса несъемного оборудования в tare вагона (в соответствии с пунктом 44 Правил приема грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Минтранса от 07.12.2016 №374). Аппарату Союза поручено продолжить взаимодействие с ЦФТО, направленное на обеспечение защиты интересов компаний -членов Союза при согласовании нового порядка запросов уведомлений и при реализации плана. Также аппарату Союза поручено направить в адрес ОАО «РЖД» письмо по вопросу отказа ЦФТО предоставлять справку с печатью по состоянию прибытия вагона до момента его выгрузки.

На заседании 28 ноября 2017 года Президиум обсудил ход работы, связанной с выработкой условий информационного обслуживания ЦФТО в рамках Прейскуранта на информационные услуги на 2018 год. Президиум поручил аппарату Союза при согласовании данного Прейскуранта и последующих документов, принимаемых в его развитие, обеспечить контроль за соответствием редакции Прейскуранта договоренностям, достигнутым на совещаниях с участием представителей Союза и ЦФТО, а также обеспечить сохранение объема и качества информационных услуг, оказываемых ОАО «РЖД» операторам в 2018 году, без изменения их в худшую сторону по отношению к объему и качеству оказываемых услуг в 2017 году и гарантированное переключением к информационным системам, используемым операторами в 2017 году.

О проекте Методики определения потребного парка грузовых вагонов в Российской Федерации

По итогам заседания Президиума 17 июля 2017 года аппарату Союза поручено направить Методические рекомендации по определению потребного парка грузовых вагонов в Российской Федерации в заинтересованные органы для дальнейшего согласования (Минтранс России, Минпромторг России, Минэкономразвития России).

О проблемных вопросах Плана мероприятий по реализации Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года

На заседании 06 сентября 2017 года члены Президиума отметили, что предусмотренная пунктом 11 Плана мероприятий по реализации Стратегии возможность создания тарифных преференций для вагонов с улучшенными техническими характеристиками может существенно повлиять на состояние конкуренции на рынке предоставления услуг подвижного состава и рост цен на услуги операторов.

Куратору Рабочей группы по эксплуатационным вопросам, члену Президиума Ирине Чиганашкиной

и руководителю Рабочей группы по вопросам тарифного регулирования и ценообразования Юлии Лощаковой поручено совместно проработать вопрос обоснования нецелесообразности повышения уровня тарифов на услуги инфраструктуры и локомотивной тяги для вагонов старых конструкций на тележках с осевой нагрузкой менее 25 тонн на ось и выработать аргументированную позицию Союза.

О проблемных вопросах, связанных с ремонтом тележки грузового вагона 18-100

На заседании 28 ноября 2017 года Президиум заслушал информацию о проводимой работе АО «НПК «Уралвагонзавод» по разработке единой Конструкторской ремонтной документации на тележки типа 2 ГОСТ 9246-2013 бесконтактными скользунками. Президиум поручил аппарату Союза совместно с заинтересованными компаниями- членами Союза направить позицию по данному вопросу с описанием выявленных проблем и возможных последствий в адрес Генерального директора – Председателя Правления ОАО «РЖД» Олега Белозерова и Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Аркадия Дворковича, а также инициировать обсуждение и сформировать позицию по данному вопросу с заводами-изготовителями для дальнейшего направления в Минпромторг России.





**О проблемных вопросах,
связанных с назначением изготовителем
подшипников сроком службы буксовых ци-
линдрических подшипников
для грузовых вагонов**

На заседании 21 декабря 2017 года Президиум поручил аппарату Союза направить письма в адрес Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Аркадия Дворковича и в Минтранс России, Минпромторг России, ОАО «РЖД» и ФАС России о возможных рисках для операторского сообщества и железнодорожной отрасли в целом, возникающих в случае реализации антиконкурентных инициатив со стороны ОАО «Управляющая компания ЕПК» (г. Степногорск, Казахстан) в отношении эксплуатации и ремонта роликовых цилиндрических подшипников для буксовых узлов колесных пар железнодорожного подвижного состава.

**О вопросах
взаимодействия Союза
с Ассоциацией морских
торговых портов**

На заседании 11 октября 2017 года Президиум был проинформирован об итогах совместного совещания с Ассоциацией морских торговых портов, состоявшегося 27 сентября 2017 года (обсуждались вопросы взаимодействия, а также проблемы с повреждением вагонного парка компаний-членов СОЖТ в результате грейферной разгрузки в портах).



Аппарату Союза поручено совместно с заинтересованными компаниями-членами Союза проработать меры, стимулирующие морские порты к использованию альтернативных технологий, снижающих объемы повреждений вагонов.

На заседании 21 декабря 2017 года Президиум заслушал информацию Исполнительного директора Союза Алексея Дружинина о подписании Соглашения о сотрудничестве и взаимодействии с Ассоциацией морских торговых портов и о достигнутых договоренностях.

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Исполнительный директор является единоличным исполнительным органом, осуществляющим руководство текущей деятельностью Союза в пределах полномочий, предоставленных ему действующим законодательством России, Уставом Союза и трудовым договором. Исполнительный директор подотчетен Общему собранию членов и Президиуму. Компетенция Исполнительного директора определена в разделе VII Устава Союза.

На Исполнительного директора возложена ответственность за ежедневную работу аппарата Союза, ее соответствие финансовому плану, а также обязанность добросовестно, своевременно и эффективно исполнять решения Президиума и Общего собрания членов СОЖТ.

! С 30 июля 2015 года сроком на 3 года Исполнительным директором избран **Дружинин Алексей Александрович.**



Алексей Александрович Дружинин родился 24 февраля 1973 г. в Москве.

- В 1996 г. окончил Московскую государственную юридическую академию по специальности «Юриспруденция». Работал ведущим инспектором Контрольно-ревизионного отдела Западного таможенного управления Государственного таможенного комитета РФ..

- В 1999-2002 гг. - главный юрисконсульт Центра фирменного транспортного обслуживания Министерства путей сообщения Российской Федерации.

В 2002-2003 гг. - начальник отдела нормативно-правовой работы и международных соглашений государственного учреждения «Центр фирменного транспортного обслуживания МПС РФ», заместитель начальника Юридического управления МПС РФ, начальник Правового управления МПС РФ.

В 2004 году назначен начальником Юридического управления МПС РФ.

В 2004-2005 гг. - начальник Правового управления Федерального агентства железнодорожного транспорта. В 2005-2006 гг. занимал должность заместителя директора Департамента правового обеспечения и законопроектной деятельности Министерства транспорта РФ. В 2006-2008 гг. - заместитель директора Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России. С марта 2008 г. по июль 2014 г. занимал пост директора Департамента правового обеспечения и законопроектной деятельности Министерства транспорта РФ.

С июля 2014 года по июнь 2015 года занимал должность вице-президента ООО «Рустраском». В декабре 2014 года назначен заместителем Исполнительного директора СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта», с 30 июля 2015 года – Исполнительный директор Союза. Действительный государственный советник РФ 2 класса (классный чин присвоен Указом Президента РФ от 30 марта 2009 г.), имеет государственные и ведомственные награды.



РЕВИЗИОННАЯ КОМИССИЯ СОЮЗА

• Для осуществления надзора за финансовой деятельностью Союза создана Ревизионная комиссия сроком полномочий на 3 года. По решениям Общего собрания членов СОЖТ 25 июня 2015 года и 20 декабря 2017 года в состав Ревизионной комиссии входят:

- Прокофьева Оксана Викторовна, начальник отдела сводной управленческой отчетности Департамента финансов АО «Русагротранс»;
- Проскура Наталья Валентиновна, главный бухгалтер АО «ФГК»;
- Семенов Денис Сергеевич, заместитель генерального директора по развитию и логистике ООО «Транс-Логик Траст».

СЧЕТНАЯ КОМИССИЯ СОЮЗА

• По решению годового Общего собрания членов Союза 28 июня 2016 года сроком полномочий на три года в состав Счетной комиссии избраны:

- Голубева Татьяна Борисовна, директор правового департамента АО «Русагротранс»;
- Зиновьева Светлана Алексеевна, советник генерального директора АО «ПГК»;
- Сысоенко Светлана Николаевна, ведущий юрисконсульт отдела нормотворчества и взаимодействия с органами государственной власти ООО «Трансойл»;
- Устюжанин Алексей Геннадьевич, главный специалист отдела по взаимодействию с государственными органами и общественными организациями Управления корпоративных коммуникаций Московского представительства АО «ФГК».

3. РАБОЧИЕ ГРУППЫ СОЮЗА

Рабочие группы являются коллегиальными постоянно действующими либо специально созданными для реализации конкретной цели консультативно-совещательными органами Президиума Союза. Цель образования Рабочих групп – углубленная проработка вопросов, входящих в компетенцию СОЖТ и подготовка материалов для органов управления Союза.

Решение о создании Рабочей группы, определении целей и задач ее деятельности, временном или постоянном характере функционирования принимает Президиум Союза. Рабочая группа для реализации возложенных на нее функций подготавливает предложения и рекомендации, а также проекты решений Президиума по рассматриваемым вопросам. Контроль за деятельностью Рабочей группы, ее взаимодействие с Президиумом осуществляет Куратор, назначаемый Президиумом из числа членов Президиума или иных лиц.

! **СОСТАВ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ** формируется из числа сотрудников компаний-членов Союза, а также независимых консультантов (представителей федеральных органов законодательной и исполнительной власти, научных, коммерческих, общественных и иных организаций). Количество участников Рабочей группы определяется решением Президиума, но не более двух представителей от каждого члена Союза. Персональный состав Рабочей группы утверждается Куратором. Руководитель Рабочей группы, несущий ответственность за организацию ее деятельности, назначается Куратором из числа членов Рабочей группы.

По состоянию на декабрь 2017 года в Союзе функционируют 11 Рабочих групп при Президиуме и 7 совместных Рабочих групп с участием представителей ОАО «РЖД», федеральных органов законодательной и исполнительной власти, общественных организаций.



ДЕЙСТВУЮЩИЕ РАБОЧИЕ ГРУППЫ СОЖТ

РГ по
нормотворчеству

Куратор –
Алексей ДРУЖИНИН

РГ по разработке мер
по развитию частной
локомотивной тяги и
множественности
перевозчиков в сфере
грузовых перевозок
на железнодорожном
транспорте в Российской
Федерации

Куратор –
Игорь РОМАШОВ

РГ по разработке мер,
направленных на
оптимизацию и
обновление парка
грузовых вагонов,
и разработке эффективной
технологии управления
вагонным парком
в Российской Федерации

Куратор –
Олег БУКИН

Совместная с ОАО «РЖД»
и госорганами РГ по вне-
сению в ФЗ «Устав желез-
нодорожного транспорта»
и ФЗ «О железнодорожном
транспорте в Российской
Федерации» изменений,
отражающих реальную
структуру участников рынка
грузовых перевозок

Куратор от Союза –
Алексей ДРУЖИНИН

РГ по вопросам
финансового
планирования
деятельности Союза

Куратор –
Константин ЗАСОВ

Совместная Рабочая
группа по локальным
перевозчикам с участием
представителей
Национальной ассоциации
транспортников и
Ассоциации компаний
перевозчиков и операторов
подвижного состава

Куратор от Союза –
Игорь РОМАШОВ

РГ по вопросам
тарифного регулирования
и ценообразования

Куратор –
Алексей ЛИХТЕНФЕЛЬД

РГ по эксплуатационным
вопросам

Куратор –
Ирина ЧИГАНАШКИНА

РГ по разработке
стратегии развития Союза
на среднесрочный
трехлетний период

Куратор –
Константин ЗАСОВ

Совместная
с ОАО «РЖД» РГ
по совершенствованию
системы управления
приватными вагонными
парками

Куратор от Союза –
Олег БУКИН

Совместная
с ОАО «РЖД»
и госорганами РГ
по вопросам тарифного
регулирования

Куратор от Союза –
Алексей ЛИХТЕНФЕЛЬД

РГ по эксплуатационным
вопросам
с участием представителей
ОАО «РЖД»

Куратор от Союза –
Ирина ЧИГАНАШКИНА

РГ по внесению
изменений в Устав
Союза и Регламент
работы Президиума Союза

Куратор –
Сергей ГУЩИН

РГ по выработке
предложений Союза
по Целевой модели
рынка грузовых
железнодорожных
перевозок
на период до 2020 года

Куратор –
Олег БУКИН

РГ по развитию
технологий в сфере
оперирования
железнодорожным
подвижным составом

Куратор –
Дмитрий НИКИТИН

Совместная
с ОАО «РЖД» РГ
по расчету потребного пар-
ка грузовых вагонов
на сети ОАО «РЖД»

Куратор от Союза –
Олег БУКИН

Совместная
рабочая группа с НП
«Объединение
вагоностроителей»

Куратор от Союза –
Алексей ГРОМ

РГ по вопросам
развития
контейнерных
перевозок

Куратор от Союза –
Петр БАСКАКОВ



РАБОЧАЯ ГРУППА ПО НОРМОТВОРЧЕСТВУ

Создана решением Президиума 27 ноября 2009 года (Протокол Президиума №6/2009).

• Цель создания:

- Подготовка предложений по внесению изменений и дополнений в отраслевое законодательство, отражающих реальную структуру участников рынка грузовых перевозок;
- Формирование предложений для включения в проекты нормативно-правовых актов, регламентирующих правила перевозок грузов железнодорожным транспортом;
- Разработка проектов изменений и дополнений в отраслевое законодательство, в том числе регламентирующих правовой статус оператора железнодорожного подвижного состава;
- Разработка проекта нормативного правового акта, регламентирующего обращение порожних частных вагонов;
- Рассмотрение поступающих в Союз запросов, касающихся изменений в правила перевозок грузов и иные нормативно-правовые акты железнодорожного транспорта, а также подготовка позиций представителей Союза по указанным вопросам на совещаниях, конференциях и иных публичных мероприятиях.

• Характер деятельности: на постоянной основе

• Куратор:

Исполнительный директор СОЖТ
ДРУЖИНИН Алексей Александрович

В состав рабочей группы входят как специалисты в области права, так и технологи, что позволяет ее участникам всесторонне рассматривать вопросы нормативного регулирования, затрагивающие деятельность операторов железнодорожного подвижного состава.



• Среди основных направлений деятельности рабочей группы в 2017 году можно отметить следующее:

- Участие в публичном обсуждении проектов нормативных правовых актов, затрагивающих интересы операторов железнодорожного подвижного состава, размещенных на официальном сайте regulation.gov.ru;
- Рассмотрение поступающих в Союз запросов, касающихся изменений в правила перевозок железнодорожным транспортом грузов и иные нормативные правовые акты в области железнодорожного транспорта;
- Отстаивание позиции Союза на проводимых в федеральных органах исполнительной власти совещаниях, касающихся выработки позиции по проектам актов, включая участие в работе Минтранса России по пересмотру утративших актов МПС России и МПС СССР;
- Разработку и сопровождение инициатив участников Союза по изменениям нормативных правовых актов и документов ОАО «РЖД».

• В частности, в 2017 году Рабочей группой были сформулированы позиции по следующим проектам нормативных актов:

- Предложения ОАО «РЖД» по внесению изменений в Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и в Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» о закреплении правового статуса оператора железнодорожного подвижного состава;
- Проект Федерального закона «О внесении изменений в Федеральные законы «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Проект Федерального закона «О внесении изменений в главу 30 части второй Налогового кодекса Российской Федерации в части исключения движимого имущества из налогооблагаемой базы по налогу на имущество организаций»;
- Проект Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (об обеспечении правовых оснований для компенсации затрат перевозчика)»;



- Проект Административного регламента Росжелдора предоставления государственной услуги по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного состава и контейнеров;

- Порядок размещения информации на официальном сайте Росжелдора.

• Основными направлениями деятельности РГН в 2018 году являются:

- Подготовка предложений по основным направлениям нормативного правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, включая направление позиции Союза по размещенным для целей проведения публичного обсуждения проектам нормативных правовых актов;
- Участие в выработке позиции для включения в проект плана проведения оценки фактического воздействия нормативных правовых актов, реализация положений которых создает условия, необоснованно затрудняющие ведение предпринимательской деятельности среди участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте;
- Участие в выполнении мероприятий Дорожной карты по реализации основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза на 2018 – 2020 годы (утверждена решением Евразийского межправительственного совета от 25.10.2017 №3;
- Получение разъяснений по предоставляемым документам для ведения пономерного учета.



РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ВОПРОСАМ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

Создана по решению Президиума 27 ноября 2009 года (Протокол Президиума №6/2009)

• **Цель создания Рабочей группы:** разработка изменений и дополнений в нормативно-правовые акты в сфере тарифного регулирования.

Совместная с ОАО «РЖД» и госорганами Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования создана решением Президиума Союза 1 декабря 2010 года (Протокол Президиума № 15/2010).

• **Характер деятельности:** на постоянной основе

• **Куратор:**

Член Президиума

ЛИХТЕНФЕЛЬД Алексей Борисович

• **Основными направлениями деятельности Рабочей группы являются:**

• Формирование эффективной тарифной политики, направленной на создание равных тарифных условий эксплуатации подвижного состава разной собственности;

• Усовершенствование существующих тарифных механизмов, направленных на повышение эффективности работы вагонного парка, увеличение объемов перевозок и повышение конкуренции относительно других видов транспорта;

• Разработка новой тарифной системы в условиях реформирования отрасли на основе единой универсальной модели стоимости перевозок, которая будет обеспечивать равную заинтересованность в повышении эффективности железнодорожных перевозок всех участников перевозочного процесса.

В 2017 году Рабочая группа провела комплексный анализ предлагаемых изменений в Постановлении Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 №643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок». Также совместно с рабочей группой по эксплуатационным вопросам проработан вопрос обоснования нецелесообразности повышения уровня тарифов на услуги инфраструктуры и локомотивной тяги для вагонов старых конструкций на тележках с осевой нагрузкой менее 25 тонн на ось и выработана аргументированная позиция Союза.

• **Рабочей группой в 2017 году рассмотрены:**

• Доклад РАНХиГС «Об определении стоимостной базы тарифов на грузовые железнодорожные перевозки», подготовленный в рамках Межведомственной рабочей группы по разработке нового Прейскуранта № 10-01;

• Концепция построения нового Прейскуранта № 10-01 и таблица «Формирование расходной базы тарифов на грузовые перевозки с поэтапным распределением расходов на НКТ и ДО», разработанные ОАО «РЖД»;

• Проект распоряжения Правительства Российской Федерации по формированию долгосрочной тарифной политики в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом.



РАБОЧАЯ ГРУППА ПО РАЗВИТИЮ ТЕХНОЛОГИЙ В СФЕРЕ ОПЕРАТИВНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВОМ

Создана решением Президиума 24 декабря 2015 года (Протокол Президиума № 12/2015)

• **Цель создания Рабочей группы:** развитие и внедрение технологий, повышающих эффективность деятельности операторов – членов Союза.

• **Характер деятельности:** на постоянной основе

• **Куратор:**

Член Президиума

НИКИТИН Дмитрий Николаевич

• **К основным задачам Рабочей группы относятся:**

• Создание на базе Союза совместных коммерческих и технологических продуктов, повышающих качество взаимодействия с перевозчиком, грузовладельцами, терминально-логистическими центрами, владельцами инфраструктуры необщего пользования, вагоноремонтными предприятиями;

• Развитие совместных информационных технологий, повышающих качество операторских услуг.

• **В 2017 году Рабочая группа провела следующие мероприятия:**

• Рассмотрение вопросов функционирования и развития электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП). Выявление перечня существующих проблем и недостатков;

• Совместное обсуждение с руководством ГВЦ ОАО «РЖД» на регулярной основе вопросов доступа к услугам, ценовой политики и качества предоставляемой информации;

• анализ проектов Прейскурантов на информационные услуги ГВЦ и ЦФТО ОАО «РЖД» на 2018 год, формирование позиции СОЖТ в отношении указанных проектов, а также выработка предложений по их доработке;

• Формирование совместно с ЦФТО рабочей подгруппы по созданию распределенного реестра информации об оказанных дополнительных услугах в рамках АС ЭТРАН.

В 2018 году группа продолжает мониторинг объема и качества информационных услуг, оказываемых ОАО «РЖД» операторам в течение года, отслеживает изменения по отношению к объему и качеству оказываемых услуг в 2017 году. Также будет продолжена работа по мониторингу работы ЭТП ГП, а также возобновлено обсуждение проекта «Детали вагонов».



РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ ВОПРОСАМ

Создана 27 апреля 2010 года на базе существующей Рабочей группы по технологическим и техническим вопросам эксплуатации вагонного парка при Президиуме и Рабочей группы по совершенствованию взаимодействия ОАО «РЖД» и собственников подвижного состава по содержанию в эксплуатации в технически исправном состоянии частных вагонов при ОАО «РЖД» (Протокол Президиума №5/2010)

• **Характер деятельности:** на постоянной основе

• **Куратор:**

Член Президиума

ЧИГАНАШКИНА Ирина Викторовна

Деятельность Рабочей группы в 2017 году формировалась, исходя из актуальных задач, связанных с техническим содержанием собственных грузовых вагонов, допущенных в обращение на пути общего пользования. Оперативные решения, мнения, позиции и предложения по технологическим и техническим вопросам эксплуатации вагонного парка для предоставления в государственные органы, железнодорожные администрации и ОАО «РЖД» формировались с учетом интересов участников Союза. Представители Рабочей группы являлись участниками рабочих совещаний, проводимых Минтранс России, Федеральным агентством железнодорожного транспорта (Росжелдор), Минпромторгом России, ОАО «РЖД». Кроме того, представители РГЭ входили в состав делегаций от Российской Федерации в Комиссию вагонного хозяйства (63-е и 64-е заседания) и Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (66-е и 67-е заседания).

• **В 2017 году Рабочая группа, в частности, рассмотрела:**

• вопросы по организации 63-го заседания Комиссии вагонного хозяйства (Союз выступил в качестве соорганизатора заседания КВХ) и выработке позиции Союза к протоколам 63-го и 64-го заседаний КВХ, а также 66-го и 67-го заседаний Совета;

• вопросы, связанные с организацией допуска железнодорожного подвижного состава после плановых ремонтов на пути общего пользования, в соответствии с утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 08.06.2016 № 1097р Порядком организации допуска на инфраструктуру ОАО «РЖД» грузового вагона, прошедшего плановый вид ремонта;

• вопросы, связанные с организацией на постоянной основе совместных совещаний с Управлением вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» (далее – ЦВ ЦДИ), с целью решения вопросов, возникающих при взаимодействии операторских компаний и предприятий, входящих в структуру ЦВ ЦДИ и выработке конструктивных предложений по дальнейшей работе;

• вопрос по обоснованию нецелесообразности повышения уровня тарифов на услуги инфраструктуры и локомотивной тяги для вагонов старых конструкций на тележках с осевой нагрузкой менее 25 тонн на ось;

• вопросы разработки и установки логического контроля грузовых вагонов, укомплектованных узлами и деталями, срок службы которых истекает или срок очередного ремонта наступает в межремонтный период вагона;



• комплекс вопросов, связанных с сохранностью вагонного парка;

• вопросы, связанные с рекламационной работой предприятий вагонного хозяйства;

• комплексные предложения по внесению изменений в действующие нормативные документы по ремонту и содержанию колесных пар;

• вопросы индексации стоимости услуг по ремонту грузовых вагонов на предприятиях ЦДИ и ДЗО ОАО «РЖД» (ВРК);

• проект документа «Железнодорожный транспорт колеи 1520 мм. Железнодорожный подвижной состав. Вагоны грузовые. Руководство по текущему цепочному ремонту №790-2016 ПКБ ЦВ» (в соответствии с обращением АО «ПГК» от 04.07.2017);

• вопросы сервисного обслуживания поглощающих аппаратов классов Т1, Т2 и Т3;

• вопросы, связанные с инициативами изготовителей подвижного состава в отношении действующей системы ремонта тележки грузовых вагонов модели 18-100.

• **В 2018 году при организации деятельности Рабочей группы приоритетными будут являться следующие задачи:**

1. Обеспечение своевременной подготовки позиции Союза по актуальным вопросам изготовления, эксплуатации и ремонта подвижного состава и его комплектующих;

2. Обеспечение своевременной подготовки позиции Союза и участие представителей компаний-членов Союза в обсуждении вопросов, рассматриваемых на заседаниях Комиссии вагонного хозяйства и Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества;

3. Обеспечение мониторинга ситуации на рынке услуг по ремонту подвижного состава;

4. Обеспечение сотрудничества с НП «ОПЖТ» и НП «ОВС» в рамках заключенных Соглашений, а также с Управлением вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры - филиалом ОАО «РЖД», Росжелдором и Госжелдорнадзором.



РАБОЧАЯ ГРУППА ПО РАЗРАБОТКЕ МЕР ПО РАЗВИТИЮ ЧАСТНОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ И МНОЖЕСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Создана решением Президиума 23 марта 2010 года (Протокол Президиума №03/2010)

● **Цель создания Рабочей группы:** участие в создании нормативно-правовых и тарифных условий, необходимых для развития частной локомотивной тяги и появления института независимых перевозчиков.

● **Характер деятельности:** на постоянной основе

● **Куратор:**
Член Президиума
РОМАШОВ Игорь Валерьевич

Основные направления деятельности рабочей группы в 2018 году:

- проработка вопросов по возможным маршрутам пилотных проектов независимых перевозчиков на основе технологии собственных поездных формирований;
- проработка совместно с рабочей группой по нормотворчеству предложений по совершенствованию нормативных актов, в том числе в части доступа к инфраструктуре и необходимых изменений в тарифное руководство и антимонопольное законодательство.

Эксперты операторского сообщества, связанные с работой частных магистральных локомотивов или рассматривающие возможность развития бизнеса в данном направлении, отмечают потребность в активной деятельности Рабочей группы после принятия Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, работа над которой продолжена в 2018 году.



РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЙ В УСТАВ СОЮЗА И РЕГЛАМЕНТ РАБОТЫ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА

Создана решением Президиума 14 мая 2015 года (Протокол Президиума №05/2015)

● **Цель создания Рабочей группы:** разработка изменений и дополнений в Устав Союза и Регламент работы Президиума Союза.

● **Характер деятельности:** на временной основе

● **Куратор:**
Член Президиума
ГУЩИН Сергей Анатольевич

В 2018 году Рабочая группа планирует проработать изменения в Устав Союза, связанные с процедурными вопросами работы Союза, компетенцией органов управления и другие концептуальные изменения, связанные с реализацией формата участия и привлечения к деятельности Союза операторских компаний, владеющих парком менее 1000 вагонов.



РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ВЫРАБОТКЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ СОЮЗА ПО ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА

Создана решением Президиума 09 сентября 2015 года (Протокол Президиума №08/2015).

● **Цель создания Рабочей группы:** выработка предложений Союза по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года.

● **Характер деятельности:** на временной основе

● **Куратор:**
Член Президиума
БУКИН Олег Юрьевич

Среди основных направлений деятельности рабочей группы в 2017 году:

- анализ предложений, представленных ведущими компаниями -консультантами, по вопросу проведения исследований в области работы независимых перевозчиков на железнодорожном транспорте;
- анализ проекта Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» (ДПР), включая финансовую модель работы ОАО «РЖД», проработка увязки ДПР с проектом Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, оценка рисков и возможностей по основным ключевым вопросам;
- подготовка актуальной позиции Союза по проектам ДПР и ЦМР.



РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Создана решением Президиума 22 марта 2017 года
(Протокол Президиума №02/2017).

● **Цель создания Рабочей группы:** формирование консолидированной позиции участников рынка железнодорожных контейнерных перевозок для поддержания текущих темпов роста объемов перевозки и дальнейшего развития контейнерного рынка России в целом.

● **Характер деятельности:** на постоянной основе

● **Куратор:**
Член Президиума
БАСКАКОВ Петр Васильевич

**Основные направления деятельности рабочей группы
в 2017 году были:**

- Проработка нормативной основы контейнерного поезда (КП). Определение принципиальных подходов к организации ж/д контейнерных перевозок. Внешение изменений в документы ОАО «РЖД», касающихся порядка организации перевозок грузевых и порожних контейнеров в составе контейнерных поездов. Взаимодействие с Рабочей группой при ЦФТО по организации перевозок контейнеров (грузевых и порожних) в составе КП;
- Выстраивание эффективного взаимодействия смежных видов транспорта (типовой договор о взаимодействии РЖД с портами);
- Разработка специальных тарифных решений, поддерживающих технологические изменения, в частности предоставление индивидуальных тарифных решений для консолидации и маршрутизации одиночных и групповых контейнерных отправок в КП;

Рабочей группой подготовлен проект Правил организации перевозок грузов универсальными и специализированными контейнерами в составе контейнерных поездов, направленный Союзом в Минтранс России и ОАО «РЖД».

В 2018 году Рабочая группа планирует продолжить начатую работу - планируется обсудить унификацию справочников номенклатуры (кодов) грузов ЕТСНГ и ГНГ, разработку льготного железнодорожного тарифа на перевозки в танк-контейнерах в связи с выбытием специальных цистерн из-за окончания срока службы и ожидаемого ввода новых мощностей химических производств в Российской Федерации. Участники Рабочей группы планируют рассмотреть международный опыт, в частности БИМКО, ФИАТА и других международных организаций, регулирующих международные смешанные перевозки, а также трансфер лучших зарубежных практик и развитие необходимых компетенций в России.

4. АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ О ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ СОЮЗА



АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Членам Саморегулируемой организации
Союз участников рынка услуг операторов
железнодорожного подвижного состава

Мнение

Мы провели аудит прилагаемой годовой бухгалтерской отчетности Саморегулируемой организации Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава (ОГРН 1097799011892, 105084 Москва, Гороховский пер., д.В/1, стр.1, этаж 1), состоящей из бухгалтерского баланса по состоянию на 31 декабря 2017 года, отчета о целевом использовании полученных средств, приложений к бухгалтерскому балансу и отчету о целевом использовании полученных средств, в том числе отчета о финансовых результатах, отчета о движении денежных средств за 2017 год, пояснений к бухгалтерскому балансу и отчету о целевом использовании полученных средств.

По нашему мнению, прилагаемая годовая бухгалтерская отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение Саморегулируемой организации Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава по состоянию на 31 декабря 2017 года, финансовые результаты его деятельности и движение денежных средств за 2017 год в соответствии с правилами составления бухгалтерской отчетности, установленными в Российской Федерации.

Основание для выражения мнения

Мы провели аудит в соответствии с Международными стандартами аудита (МСА). Наша ответственность в соответствии с этими стандартами описана в разделе "Ответственность аудитора за аудит годовой бухгалтерской отчетности" настоящего заключения. Мы являемся независимыми по отношению к аудируемому лицу в соответствии с Правилами независимости аудиторов и аудиторских организаций и Кодексом профессиональной этики аудиторов, соответствующими Кодексу этики профессиональных бухгалтеров, разработанному Советом по международным стандартам этики для профессиональных бухгалтеров, и нами выполнены прочие иные обязанности в соответствии с этими требованиями профессиональной этики. Мы полагаем, что полученные нами аудиторские доказательства являются достаточными и надлежащими, чтобы служить основанием для выражения нашего мнения.

Ответственность руководства аудируемого лица
за годовую бухгалтерскую отчетность

Руководство несет ответственность за подготовку и достоверное представление указанной годовой бухгалтерской отчетности в соответствии с правилами составления бухгалтерской отчетности, установленными в Российской Федерации, и за систему внутреннего контроля, которую руководство считает необходимой для подготовки годовой бухгалтерской отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок.

При подготовке годовой бухгалтерской отчетности руководство несет ответственность за оценку способности аудируемого лица продолжать непрерывно свою деятельность, за раскрытие в соответствующих случаях сведений, относящихся к непрерывности деятельности, и за составление отчетности на основе допущения о непрерывности деятельности, за исключением случаев, когда руководство намеревается ликвидировать аудируемое лицо, прекратить его деятельность или когда у него отсутствует какая-либо иная реальная альтернатива, кроме ликвидации или прекращения деятельности.

Ответственность аудитора за аудит годовой
бухгалтерской отчетности

Наша цель состоит в получении разумной уверенности в том, что годовая бухгалтерская отчетность не содержит существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок, и в составлении аудиторского заключения, содержащего наше мнение. Разумная уверенность представляет собой высокую степень уверенности, но не является гарантией

2

того, что аудит, проведенный в соответствии с МСА, всегда выявляет существенные искажения при их наличии. Искажения могут быть результатом недобросовестных действий или ошибок и считаются существенными, если можно обоснованно предположить, что в отдельности или в совокупности они могут повлиять на экономические решения пользователей, принимаемые на основе этой годовой бухгалтерской отчетности.

В рамках аудита, проводимого в соответствии с МСА, мы применяем профессиональное суждение и сохраняем профессиональный скептицизм на протяжении всего аудита. Кроме того, мы:

а) выявляем и оцениваем риски существенного искажения годовой бухгалтерской отчетности вследствие недобросовестных действий или ошибок; разрабатываем и проводим аудиторские процедуры в ответ на эти риски, получаем аудиторские доказательства, являющиеся достаточными и надлежащими, чтобы служить основанием для выражения нашего мнения. Риск необнаружения существенного искажения в результате недобросовестных действий выше, чем риск необнаружения существенного искажения в результате ошибки, так как недобросовестные действия могут включать сговор, подлог, умышленный пропуск, искаженное представление информации или действия в обход системы внутреннего контроля.

б) получаем понимание системы внутреннего контроля, имеющей значение для аудита, с целью разработки аудиторских процедур, соответствующих обстоятельствам, но не с целью выражения мнения об эффективности системы внутреннего контроля аудируемого лица.

в) оцениваем надлежащий характер применяемой учетной политики, обоснованность бухгалтерских оценок и соответствующего раскрытия информации, подготовленного руководством аудируемого лица.

г) делаем вывод о правомерности применения руководством аудируемого лица допущения о непрерывности деятельности, а на основании полученных аудиторских доказательств - вывод о том, имеется ли существенная неопределенность в связи с событиями или условиями, в результате которых могут возникнуть значительные сомнения в способности аудируемого лица продолжать непрерывно свою деятельность. Если мы приходим к выводу о наличии существенной неопределенности, мы должны привлечь внимание в нашем аудиторском заключении к соответствующему раскрытию информации в годовой бухгалтерской отчетности или, если такое раскрытие информации является ненадлежащим, модифицировать наше мнение. Наши выводы основаны на аудиторских доказательствах, полученных до даты нашего аудиторского заключения. Однако будущие события или условия могут привести к тому, что аудируемое лицо утратит способность продолжать непрерывно свою деятельность.

д) проводим оценку представления годовой бухгалтерской отчетности в целом, ее структуры и содержания, включая раскрытие информации, а также того, представляет ли годовая бухгалтерская отчетность лежащие в ее основе операции и события так, чтобы было обеспечено их достоверное представление.

Мы осуществляем информационное взаимодействие с руководством аудируемого лица, доводя до их сведения, помимо прочего, информацию о запланированном объеме и сроках аудита, а также о существенных замечаниях по результатам аудита, в том числе о значительных недостатках системы внутреннего контроля, которые мы выявляем в процессе аудита.

Руководитель задания по аудиту, по
результатам которого составлено аудиторское
заключение



(подпись)

М.В. Абрамова
(ОГРН 21206025180)

Аудиторская организация:
Общество с ограниченной ответственностью «АУДИТОРСКАЯ фирма РАФ и Ко»,
ОГРН 1027739340639
123557 Москва, Пресненский вал, дом 27, стр.11,
член саморегулируемой организации аудиторов Ассоциация «Содружество»,
ОГРН 11206022556

21 марта 2018 года

3

ПРИЛОЖЕНИЕ: РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2017 ГОДУ

В 2017 году ОАО «РЖД» констатировало максимальную за последние 5 лет погрузку – она составила 1 261,3 млн. тонн, что на 3% больше уровня 2016 года. Грузооборот составил 3 176, 2 млрд. т-км, что на 6% больше, чем в предыдущем году.

Наибольший вклад в увеличение погрузки к прошлому году внесли насыпные и навалочные грузы: зерно (+16,4%) уголь (+9,1%), удобрения (+6,7%), лом черных металлов (+4,8%), черные металлы (+2,8%), лесные грузы (+2,5%), железная руда (+0,9%), и цемент (+0,6%). Падение погрузки к прошлому году показали строительные материалы (-5,7%), кокс (-4,7%), цветная руда (-4,1%) и нефтяные грузы (-0,2%).

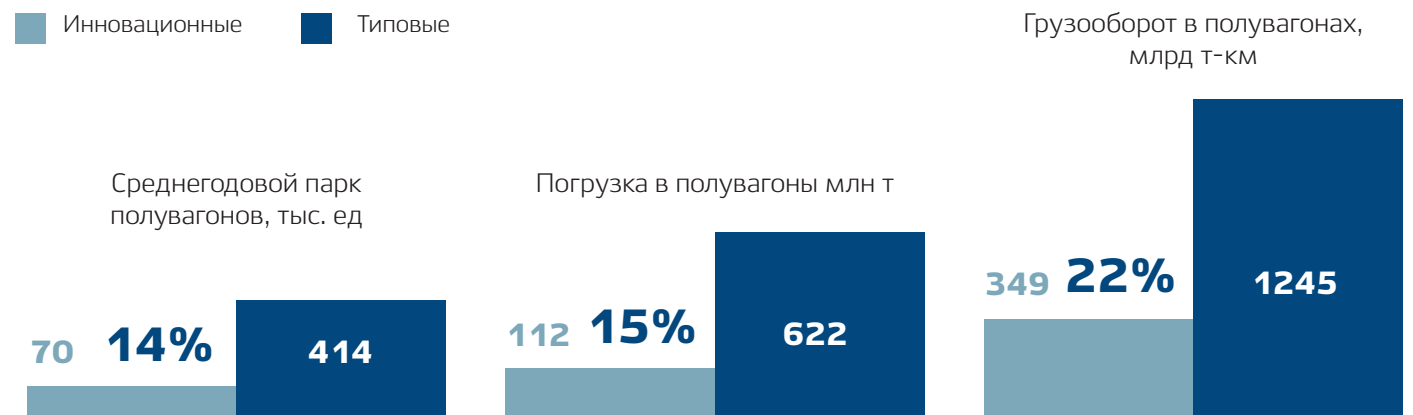
По итогам 2017 года реальный ВВП России, по оценкам Росстата, вырос на 1,5%, индекс промышленного производства по сравнению с январем-декабрем 2016 года составил 102,3%.

В 2017 году росту грузооборота способствовали увеличение погрузки на экспорт. Погрузка экспортных грузов на сети РЖД в российские порты в 2017 году выросла на 6,4% по сравнению с предыдущим годом – до 293,4 млн. тонн. Увеличились перевозки угля на 10,6%, удобрений – на 11,8%, зерновых грузов – на 52,8%, бумаги – на 7,2%, лесных грузов – на 7,2%. При этом погрузка экспортных грузов в порты Северо-Запада по итогам года составила около 123,8 млн. тонн, что на 10,2% выше уровня 2016 года.

В порты юга отправлено 75,9 млн. тонн, рост составил 6%, в порты Дальнего Востока – 93,3 млн. тонн (рост – на 2,6%). По оценкам ОАО «РЖД», порядка 47% в структуре экспортного грузопотока занял уголь, 27% – нефть, 9% – черные металлы, 7% – удобрения, 3% – зерновые грузы. В 2017 году заметно оживился рынок производства подвижного состава – по данным Минпромторга России, было произведено 58,3 тыс. единиц подвижного состава,

Грузовые перевозки			
	2016	2017	темпы прироста%
Погрузка (млн тонн)	1 222,3	1 261,3	+3,2
Каменный уголь	328,6	358,5	+9,1
Кокс	11,71	11,16	-4,7
Нефть и нефтепродукты	235,83	245,45	-0,2
Руда железная и марганцевая	109,5	110,5	+0,9
Черные металлы	71	73	+2,8
Лом черных металлов	15,03	15,75	+4,8
Удобрения	53,47	57,09	+6,8
Цемент	26,7	26,86	+0,6
Лесные грузы	42,22	48,27	+2,5
Зерно	19,02	22,14	+16,4
Строительные грузы	141	132,9	-5,7
Руда цветная и серное сырье	21,08	20,22	-4,1
Химикаты и сода	25,68	26,126	+1,7
Промсырье	35	36,5	+4,3
Грузооборот (млрд тарифных тонно-км)	2 997,8	3 176,2	+6

■ Инновационные ■ Типовые



из них 37,5 тыс. – полувагоны. Пиковое списание полувагонов закончилось в 2016 году, в 2017 году списано 18,3 тыс. полувагонов. Таким образом, по итогам года производство вагонов превысило объем списания.

Ожидается, что в 2018-2019 гг. списание ожидается на уровне в среднем 30-40 тыс. вагонов в год. Вагоностроители смогут покрывать этот уровень выбытия и дополнительно производить вагоны для обеспечения запланированного РЖД роста грузооборота.

В связи с активным спросом на подвижной состав на фоне растущего рынка перевозок ожидается, что в 2018 году объем производства грузовых вагонов будет соответствовать уровню 2017 года и составит, согласно прогнозу Минпромторга России, около 58,5 тыс. вагонов. При этом объем экспорта грузовых вагонов российского производства составит, согласно прогнозу, 3,423 тыс. единиц, из них 1,908 тыс. вагонов планируется поставить в Иран, 700 – в Казахстан, 600 – в страны Прибалтики, 215 – на Кубу.

В 2009-2017 гг. на технологическое перевооружение предприятий транспортного машиностроения выделено около 8,7 млрд. рублей. В целях стабилизации рынка в 2016-2017 гг. были оказаны меры господдержки, стимулирующие приобретение и производство грузового подвижного состава, с общим объемом финансирования 17,1 млрд. рублей. В 2018 году, по заявлению Министра промышленности Дениса Мантурова, планируется реализовать следующие меры господдержки: стимулирование приобретения мотор-вагонного подвижного состава с объемом финансирования в 1,5 млрд. рублей, стимулирование приобретения специализированного подвижного состава на тележках с осевой нагрузкой 25 тонн на ось и подвижного состава на тележках с осевой нагрузкой 27 тонн на ось с объемом финансирования 2 млрд. рублей.

В целом, по оценке Федеральной службы государственной статистики, в 2018 году сохранится тенденция роста производства вагонов бункерного типа (зерновозы, минераловозы, цементовозы).

Еще одной тенденцией является рост спроса на обычные вагоны (23,5 т/ось), они дешевле, более универсальны и позволяют выстраивать оптимальную логистику с точки зрения сокращения порожнего пробега, что для сети – более технологично. По данным АО «НПК», если в 2016 году доля типовых вагонов в производстве составила меньше 5% (0,9 тыс. единиц), то в 2017 году доля производства типовых вагонов выросла почти до 18% (6,5 тыс. единиц), а за I квартал 2018 года – уже 44%.

Инновационные вагоны чаще всего используются на экспортных направлениях на дальние расстояния. Доля погрузки в инновационных полувагонах на поясах дальности до 3 000 км составляет от 3% до 11%, свыше 3000 км – от 25% до 53%. В среднесрочной перспективе, считают эксперты АО «НПК», под перевозки угля на расстояние свыше 3000 км может потребоваться еще 80-90 тыс. единиц инновационных полувагонов. Исходя из динамики производства новых вагонов, можно полагать, что в течение 3-5 лет в данном сегменте произойдет насыщение.





Уголь

Уголь в 2017 году вышел на второе место по абсолютному приросту погрузки, многократно побив исторические рекорды. Всего за год по железной дороге было отправлено 358,5 млн т угля, что на 9,1% выше уровня 2016 г.

Основной прирост перевозок угля произошел в экспортном направлении – по итогам года экспортная погрузка угля на железнодорожном транспорте впервые в истории превысила погрузку во внутреннем сообщении – 192,2 млн. тонн против 168,9 млн тонн в 2016 году. Основными странами-импортерами, нарастившими отгрузку угля из России в 2017 г. по отношению к предыдущему году, стали Китай (в 1,5 раза), Польша (2 раза) и Турция (2,5 раза), а также Румыния и Индия.

По мнению экспертов угольной отрасли, ситуация на мировом рынке угля остается стабильной. В 2017 года цены на уголь росли – в первую очередь, из-за того, что крупнейший потребитель и одновременно производитель угля Китай в 2016 году закрыл тысячу нерентабельных шахт, сократил количество рабочих дней, в результате чего на азиатских рынках возник

дефицит коксующихся углей, что и привело к резкому росту цен. Кроме того, из-за последствий циклона у берегов Австралии в марте 2017 года на несколько месяцев остановилась добыча угля на шахтах в крупнейшем в мире угольном бассейне – австралийском Квинсленде, что также привело к серьезным перебоям с поставками угля.

По оценкам экспертов, спрос на уголь предъявляют традиционные центры его потребления – Китай, Индия в первую очередь. В частности, в Индии ожидается 10% рост выплавки стали, что резко увеличит спрос на энергию и уголь. В целом угольная отрасль отличается высокой инерционностью, поэтому эксперты не ожидают в 2018 году стремительного падения мировых цен на уголь.

Что касается российского рынка, то здесь продолжается вытеснение угольного топлива газом, инфраструктурные ограничения, большие расстояния транспортировки угольной продукции, а небольшой рост в 2017 году был обусловлен временными факторами – низкой выработкой ГЭС во втором полугодии, а также климатическими условиями. Начиная с сентября 2017 года в Союз операторов железнодорожного транспорта неоднократно поступали обращения с просьбой оказать содействие при возникновении проблем с нехваткой вагонов для перевозки угля. По мнению Союза, отдельные задержки в предоставлении подвижного состава были вызваны совокупностью ряда факторов: сезонным пиком потребности в перевозке грузов в районы Крайнего Севера, а также угля для обеспечения населения страны в зимний пе-

риод, одновременно с этим грузоотправители стремились выполнить контракты по поставке угля на экспорт. Еще один фактор – проведение технологических работ, связанных с подготовкой железнодорожной инфраструктуры общего и необщего пользования к работе в зимний период. Совокупность этих факторов и приводила к сгущенной погрузке, что вызывало непроизводительные простои вагонов в ожидании их подачи под погрузку.

В целом поставки российского угля на внутренний рынок имеют устойчивый тренд к сокращению и, по мнению представителей угольных компаний, главными вызовами сегодня становятся ограничения, возникающие в транспортной инфраструктуре. По мнению аналитиков угольной отрасли, в 2018 году погрузка угля будет по-прежнему расти за счет увеличения экспортных поставок. Среди стран, наращивающих потребление российского угля – Польша, Япония, Украина.



Зерно

В 2017 году, по данным Минсельхоза, в России был собран рекордный за последние 25 лет урожай зерновых. При этом, учитывая наличие значительного объема зерновых, сформированного за счет прошлых периодов, внутренние потребности регионов удовлетворялись за счет собственных посевов, необходимость доставки зерна из других регионов была снижена, что доказывает статистика – внутренние перевозки зерна в году снизились на 3%. Экспортные поставки, напротив, серьезно возросли – почти на 40%. Дело в том, что на внешних рынках из-за проблем

с урожаем в Австралии, США, Бразилии сложилась благоприятная ценовая конъюнктура, что сделало экспорт российского зерна весьма привлекательным. По оценкам экспертов, объем экспортных поставок в 2017-2018 гг может достичь 45 млн. тонн. В конце сентября 2017 года Правление ОАО «РЖД» приняло решение о предоставлении скидки на экспортные перевозки зерна из ряда субъектов Российской Федерации через российские порты.

В результате не просто обычного сезонного роста, характерного для третьего квартала, а ажиотажного спроса в условиях высокой ценовой конъюнктуры в августе-сентябре 2017 года резко возросла потребность в предоставлении вагонов-зерновозов. При этом по оценкам Союза, возможности по вывозу зерновых в период кумулятивного предъявления грузов для перевозки определяются не только количеством вагонов-зерновозов, но и инфраструктурными ограничениями по традиционным направлениям перевозок, а также имеющимися портовыми мощностями. Участники зернового рынка, ранее заключившие долгосрочные контракты с операторами и согласовавшие с портами программы по перевалке экспортных объемов, как правило, не имели проблем с вывозом зерновых. При этом, по информации от компаний, входящих в Союз операторов, ставки аренды вагонов-зерновозов, несмотря на повышенный спрос, а также постоянный рост цены подвижного состава и расходов, необходимых для его содержания, существенно не менялись. Однако операторы отмечали рост ставок на спотовом рынке по сравнению с уровнем 2016 года – до 1300-1400 рублей за вагон в сутки на отдельных направлениях. Увеличение стоимости услуг было обусловлено, в первую очередь, значительным сверхнормативным использованием вагонов-зерновозов, поданных под погрузку (например, при нормативе оборота на подъездных путях в 2 суток, вагоны простаивали под погрузкой 6 и более, зачастую использовались грузоотправителями как «склады на колесах».



Несмотря на существенное увеличение в таких случаях расходов на перевозку в целом (на 300-400 рублей за вагон в сутки), связанное с необходимостью уплаты предусмотренных договором с операторами штрафов, грузоотправители шли на это, чтобы гарантированно обеспечить свои последующие экспортные отгрузки. При этом законодательно ответственность грузоотправителя за задержку вагона не предусмотрена, размер штрафа определялся исключительно в договоре с оператором.

Были и другие обстоятельства, которые приводили к нерациональному использованию погрузочного ресурса. Например, несвоевременное согласование с портами или иностранными железными дорогами планируемых объемов перевозок сельскохозяйственной продукции, а также особенности графика работы государственных контрольных органов (таможня, органы санитарного надзора), не предполагающего выдачу необходимых разрешений в ночное время и выходные дни, в результате чего в пиковый период была невозможна отгрузка зерна. Кроме того, грузоотправители могли менять ранее определенный маршрут при наличии экономически более выгодных предложений для перевозки зерна. Эти факторы негативно влияли на показатели оборота вагонов-зерновозов, существенно снижали погрузочный ресурс подвижного состава, приводили к задержкам в предоставлении вагонов.

Что касается прогноза на 2018 год, то, по мнению Союза, учитывая большие объемы переходящих остатков зерна, государственную поддержку грузоотправителей, ситуацию на мировом рынке, можно ожидать дальнейшего роста перевозок зерна.



Химические и минеральные удобрения

В 2017 году рост отмечен и в перевозках химических и минеральных удобрений: с начала года по сети ОАО «РЖД» отправлено 57,1 млн. тонн удобрений, что на 6,8% выше уровня 2016 года. Причем перевозки росли как во внутреннем (+4,5%), так и в экспортном сообщении (+9%). Наибольший рост поставок на экспорт отмечен в направлении Китая (+10%), Бразилии.

При сохранении тенденций развития сельского хозяйства и реализации экспортного потенциала в 2018 году ожидается дальнейший рост перевозок минеральных удобрений железнодорожным транспортом. Правительством утверждена дорожная карта по развитию производства минеральных удобрений в России до 2025 года, реализация которой позволит нарастить их производство и увеличить долю экспорта, а также повысить в целом потребление минеральных удобрений российскими аграриями.



Черные металлы и железная руда

В 2017 году по железной дороге было отправлено 73 млн. тонн черных металлов, что на 2,8% выше уровня 2016 года. По данным Росстата, в 2017 году выпуск проката увеличился на 0,7%, чугуна – на 0,5%, труб – на 4,8%, конструкций из черных металлов – на 7,9%.

По оценке участников рынка, производство росло за счет увеличения спроса со стороны строительной отрасли, машино- и автомобилестроения. Особенно высокую динамику черные металлы показали в завершающий месяц года – по сравнению с декабрем 2016 года рост составил 13,7%. По мнению аналитиков металлургической отрасли сказались повышение мировых цен на ряд позиций проката и увеличение спроса на металл в Китае.

Заметно выросли в 2017 году железнодорожные перевозки черных металлов в контейнерах. Согласно данным ОАО «РЖД», рост составил 27,7% относительно 2016 года (до 104,07 тыс. TEU). В том числе экспортная перевозка составила 45,62 тыс. TEU, что на 30% превысило показатель 2016 года.

Во внутреннем сообщении перевезено 22,46 тыс. TEU (+6,5%), транзитные контейнерные перевозки черных металлов выросли на 53,5% и составили 21,44 тыс. TEU, импортные – на 27,8% до 14,55 тыс. TEU.

На 2018 год прогноз противоречивый – многочисленные пошлины и ограничения стран-импортеров, санкции препятствуют росту перевозок на экспорт, однако аналитики отрасли отмечают рост потребления внутри России листовой стали, чугуна, стальных труб большого диаметра и слябов.



Нефтяные грузы

Перевозки нефти и нефтепродуктов снижались второй год подряд, однако в 2017 году – незначительно в сравнении с аналогичным периодом 2016 года. Всего за прошедший год по железной дороге было отправлено 235,5 млн т нефти и нефтепродуктов, что на 0,2% ниже уровня 2016 года. При этом рост внутренних перевозок составил 3,5%, а экспорт снизился на 6%. Эксперты отмечают изменения в структуре грузов – отмечался рост перевозок дистиллятов газового конденсата увеличились в 1,5 раза – на 4,6 млн. тонн.

Перевозки нефтеналивных грузов по железной дороге постепенно сокращаются из-за роста прокачки нефтепродуктов по трубопроводам (по данным Совета потребителей ОАО «РЖД», в 2018 году в трубу уйдет более 10 млн. тонн), и даже попытки ОАО «РЖД» скорректировать снижение за счет создания более выгодных условий грузоотправителям не спасают ситуацию. На заседании съезда РСПП в начале февраля 2018 года было заявлено о том, что решение ОАО «РЖД» снизить тарифы на перевозку нефтеналивных грузов по направлениям, повторяющим речные перевозки, осложнило жизнь судоходных компаний, а сохранение действующих скидок к тарифам на перевозку железнодорожным транспортом нефтепродуктов может привести к потере более 50% грузовой базы наливных грузов внутреннего водного транспорта. Однако, по оценкам специалистов ПАО «НК «Роснефть», падение объемов перевозок нефтеналивных грузов не является следствием применения скидок с инфраструктурного тарифа ОАО «РЖД» и в 2018 году отгрузки на реку с Саратовской, Самарской и Уфимской групп НПЗ сохранятся на уровне не ниже 2017 года.

По мнению аналитиков, в среднесрочной перспективе погрузка нефти и нефтепродуктов будет снижаться, однако темпы падения будут зависеть от госрегулирования и изменения экспортной логистики. В конце февраля 2018 года Правительство Российской Федерации поручило разработать транспортный баланс железнодорожного, трубопроводного, водного и автомобильного транспорта, который бы позволил сбалансировать рынок транспортных услуг, а также обеспечил взаимосвязку и взаимодополняемость железнодорожного, трубопроводного, водного и автомобильного транспорта.





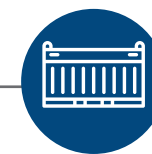
Строительные грузы и цемент

В 2017 году снизились перевозки строительных грузов – по статистике ОАО «РЖД» всего было отправлено 132,9 млн. тонн, что на 5,7% ниже уровня 2016 года. Перевозки цемента составили 26,8 млн. тонн, что на 0,6% выше уровня 2016 года. По оценкам экспертов, в зимний период не наблюдалось проблем с перевозкой цемента по железной дороге, однако осенью напряженная ситуация с подачей подвижного состава привела к их сокращению – возникли сложности с отправкой до 10-15% продукции.

Проблемы с подвижным составом эксперты описывают следующим образом: последние годы в отрасли отмечалась нарастающая тенденция к сокращению парка хоппер-цементовозов – списывается старый парк, не закупается новый. Обычно в межсезонье выход находили в использовании зерновозов

(на нужды производителей цемента «уходили» до 3 тыс. зерновозов), также для тарифованного цемента использовались полувагоны и крытые вагоны. Однако в 2017 году ситуация с подвижным составом обострилась – рост ставок на полувагоны и зерновозы ввиду их высокой востребованности для экспортных перевозок сделали их использование для перевозок цемента невозможными, а крытые вагоны стали больше использоваться в перевозках более доходных пищевых продуктов – муки, круп, сахара, макаронных изделий.

Ситуация может усугубиться в 2018 году – участники цементной отрасли предрекают рост ставок на цементовозы на 30%, при этом многие эксперты рынка говорят о росте доли перевозок цемента автотранспортом. Что касается прогноза на перевозки строительных грузов, то здесь, по мере развития жилищного сектора, возможен рост, эксперты видят в этом сегменте значительный потенциал.



Контейнерные перевозки

Прошедший 2017 год, по оценке экспертов ПАО «ТрансКонтейнер», стал одним из наиболее удачных за всю новейшую историю контейнерных перевозок как по темпам роста, так и по абсолютной величине: на сети российских железных дорог было перевезено почти 3,9 млн ДФЭ – это исторический рекорд. Если по итогам 2016 года темпы роста рынка составили 10,2%, то в 2017 году рынок вырос на 19%. Темпы роста рынка стали максимальными с 2010 года и существенно превзошли первоначальные прогнозы.

Также произошли изменения в структуре перевозок: если в 2015-2016 гг основным драйвером рынка выступали внутренние перевозки, то в 2017 году структура рынка приблизилась к докризисному уровню и основной рост пришелся на международные направления (+31,1%). Основными драйверами роста стали перевозки в импортном сообщении выросли на 173 тыс. ДФЭ (+32,9%), и транзитные перевозки, где прирост составил 60,3% или 156 тыс. ДФЭ.

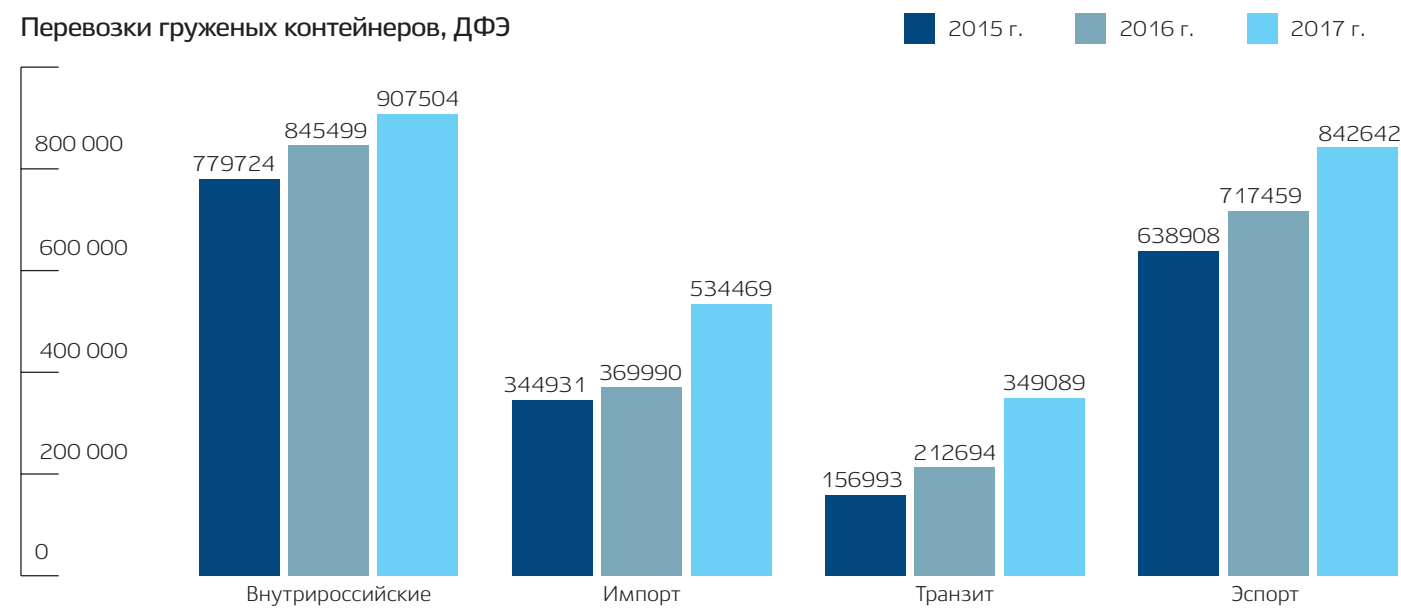
Перевозки во внутреннем сообщении тоже росли, но гораздо медленнее – на 7,6%. Динамика внутренних перевозок поддерживалась развитием импортозамещающих производств, переключением грузопотока на перевозку в контейнерах, а также продолжающимся с 2017 года возвращением на российский рынок контейнеров глобальных логистических операторов и морских линий.



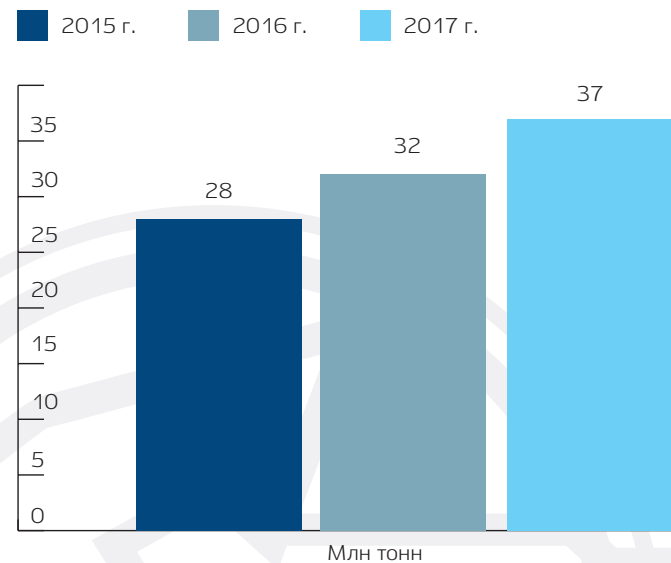
Доля груженых контейнеров в структуре внутрироссийского железнодорожного контейнерооборота, по данным ПАО «ТрансКонтейнер», в 2017 году составила 50,2%, оставшись на уровне 2016 года. Перевозки груженых контейнеров в отчетном периоде выросли на 7,7%, перевозки порожних контейнеров увеличились на 7,6% к уровню 2016 года.

Структура внутрироссийского железнодорожного контейнерного грузооборота традиционно более диверсифицирована по сравнению с международными перевозками. В разрезе товарных групп в 2017 году наиболее значительными были перевозки продукции химической промышленности (25,4%) и продовольственных грузов (16,5%). Доли строительных грузов, машин и оборудования были на уровне 9%, на нефтяные грузы приходилось 7,8%, на продукцию деревообработки, бумагу и целлюлозу – по 5% от внутрироссийского оборота груженых контейнеров по железной дороге.

Перевозки груженых контейнеров, ДФЭ



Объем перевозок грузов в контейнерах, млн тонн



Наибольшее увеличение в 2017 году в разрезе товарных групп продемонстрировали, по данным ПАО «ТрансКонтейнер», перевозки продукции деревообработки (+18,8%), металлических изделий (+15,2%) и химической продукции (+11,6%).

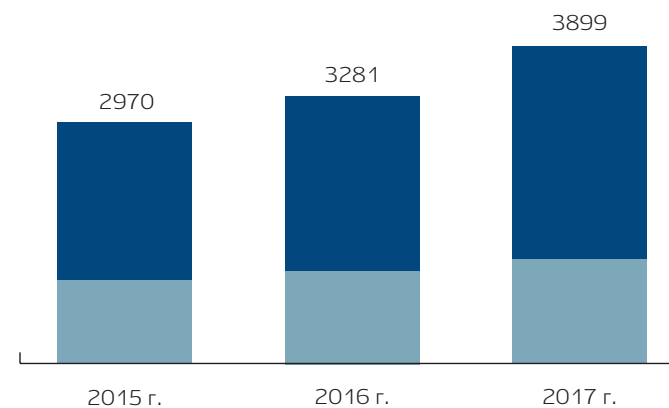
Основные контейнеропотоки во внутреннем сообщении были сконцентрированы в направлениях Центральная Россия – Урал – Сибирь, а также в пределах Урало-Сибирского региона и Северо-Запада России.

Объем железнодорожных контейнерных перевозок в экспортном сообщении вырос в 2017 году на 20,6% и составил 964 тыс. ДФЭ. При этом перевозки груженых контейнеров увеличились на 18% - до 840 тыс. ДФЭ. В структуре российского железнодорожного контейнерного экспорта преобладали: продукция деревообработки (29,3%), бумага и целлюлоза (26,6%), продукция химической промышленности (22,8%).

Основной объем контейнерного экспорта в 2017 году по сети РЖД перевозился в направлении портов Северо-Запада, Дальнего Востока и Черного моря, а также стран Восточной и Западной Европы (Словакия, Германия, Финляндия, Чехия).

Большим потенциалом, по оценкам экспертов, является развитие перевозок грузов в специализированных контейнерах, что позволяет увеличить потенциальную грузовую базу железнодорожного транспорта за счет переключения грузов с трубопроводного и автотранспорта. Среднесрочный потенциал роста данного сегмента представляется значительным за счет как низкого уровня контейнеризации, так и опережающего роста грузовой базы для перевозок в спецконтейнерах. Одним из наиболее перспективных сегментов рынка являются перевозки нефтехимической продукции и сжиженного газа в танк-контейнерах – исторические среднегодовые темпы роста за период 2010-2016 гг составляют 30%. Общий парк танк-контейнеров по итогам 2017 года, согласно данным агентства «Аргус Медиа», увеличился на 4 431 единицу – до 17 595 единиц, и включает в себя, по данным участников рынка, 13 662 нефтехимических и 3933 газовых танк-контейнера.

Перевозки контейнеров по сети железных дорог ОАО «РЖД», тыс. шт.



ПРОГНОЗ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ ОАО «РЖД»

По прогнозу ОАО «РЖД», в 2018 году темпы роста погрузки не будут аналогичны показателю 2017 года, скорее всего, не превысят 2-3%. По прогнозу агентства «Infoline Аналитика», в течение всего 2018 года будет сохраняться дефицит парка, а в связи с ограниченными возможностями инфраструктуры и ограничениями для грузового движения во время проведения чемпионата мира по футболу средняя скорость передвижения вагонов в 2018 году будет не менее, чем на 5% ниже, чем в 2017 году.

ПАРК ГРУЗОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА СЕТИ ОАО «РЖД»

По итогам 2017 года общий парк вагонов на сети РЖД составил 1 077 505 единиц грузовых вагонов.

Парк полувагонов (самый распространенный тип) насчитывает 491 897 единиц, цистерн – 25 1482 единиц. Рабочий парк вагонов увеличился на 0,3% к декабрю 2016 года.

В 2018 году парк полувагонов в России постепенно вернулся к объемам весны 2016 года (на 01.04.2018 - 506 тыс. единиц). Цены новый подвижной состав растут и, по оценкам ИПЕМ, рост составил 9,3% к первому кварталу 2017 года.

АРЕНДНЫЕ СТАВКИ

Средняя арендная ставка на грузовые вагоны в России в 2017 году выросла, и самый высокий всплеск цен пришелся на наиболее массовый вид грузового подвижного состава – полувагоны. Суточная ставка на них увеличилась по отношению к ценам 2016 года и достигала 1400 -1700 рублей в сутки за вагон.

Прогнозы экспертов о тенденции снижения в течение 2018 года арендной ставки на полувагон разнятся. Часть аналитиков считает, что не стоит ожидать снижения, так как погрузка все же будет расти, а скорость перевозки грузов падает. Другая часть полагает, что по мере насыщения рынка новым подвижным составом арендные ставки могут снизиться до уровня 1,1 тыс. за типовой полувагон в сутки.



КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА



АО «НефтеТрансСервис»

Адрес: 117105, г. Москва, Варшавское шоссе, д.9, стр.15

Телефон: +7 (495) 660-46-25; +7 (495) 660-46-26
Факс: +7 (495) 660-46-27

E-mail: nts@ntsmail.ru

Сайт: ntstrans.ru

Генеральный директор ООО «УК «НТС» -
управляющей организации
АО «НефтеТрансСервис»
ПОЛЯКОВ Артем Игоревич

Дата вступления в СОЖТ: 21.06.2010



АО «Нефтетранспорт»

Адрес: 197046, г. Санкт-Петербург,
Петроградская набережная, д.18, литер А

Телефон: +7 (812) 332-21-96
Факс: +7 (812) 332-21-97

E-mail: mail@neftetransport.ru

Сайт: neftetransport.ru

Генеральный директор
НЕЧАЕВ Дмитрий Семенович

Дата вступления в СОЖТ: 15.04.2015



АО «НПК»

Адрес: 105082, г. Москва, Спартаковская площадь,
д.16/15, стр.6

Телефон: +7 (495) 788-05-75
Факс: +7 (495) 788-05-73

E-mail: office@npktrans.ru

Сайт: npktrans.ru

Генеральный директор
ШПАКОВ Валерий Васильевич

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009



ООО «ГК «Новотранс»

Адрес: 125167, г. Москва,
Ленинградский пр-т, д.44А, стр.3

Тел.: +7 (495) 925-54-50

Факс: +7 (495) 925-54-51

E-mail: referent@gc-novotrans.ru

Сайт: novotrans.com

Генеральный директор
ГОНЧАРОВ Константин Анатольевич

Дата вступления в СОЖТ: 01.12.2016



АО «ПГК»

Адрес: 105066, г. Москва,
ул. Новорязанская, д.24

Телефон: +7 (495) 663-01-01

Факс: +7 (495) 262-96-18

E-mail: office@pgkweb.ru

Сайт: pgkweb.ru

Генеральный директор
САПРОНОВ Александр Алексеевич

Дата вступления в СОЖТ: 28.01.2010



АО «СГ-транс»

Адрес: 119048, г. Москва,
Комсомольский проспект, д.42, стр.3

Телефон: +7 (495) 777-14-14

Факс: +7 (495) 777-14-30

E-mail: office@sgtrans.ru

Сайт: sg-trans.ru

Президент
КАЛЕТИН Сергей Владимирович

Дата вступления в СОЖТ: 28.02.2013



АО «Спецэнерготранс»

Адрес: 117342, г. Москва, ул. Профсоюзная,
д.65, корп.1, 18 этаж

Телефон: +7 (495) 737-43-16;

Факс: +7 (495) 737-43-19

E-mail: office@se-trans.ru

Сайт: se-trans.ru

Генеральный директор
МИРОНЕНКО Максим Владимирович

Дата вступления в СОЖТ: 01.11.2011



АО «ФГК»

Адрес: 107078, г. Москва,
ул. Маши Порываевой, д.34

Телефон: +7(499) 262-17-77

Факс: +7(499) 260-51-99

E-mail: info@railfgk.ru

Сайт: railfgk.ru

Генеральный директор
ТАЙЧЕР Алексей Роменович

Дата вступления в СОЖТ: 14.03.2011



ООО «Эн+Логистика»

Адрес: 121096, г. Москва,
ул. Василисы Кожиной, д.1

Телефон: +7 (495) 755-67-50

Факс: +7 (495) 755-67-51

Сайт: enplus.ru

Генеральный директор
ТОРБИН Андрей Юрьевич

Дата вступления в СОЖТ: 09.09.2015



ЗАО «Евросиб СПб-ТС»

Адрес: 197046, г. Санкт-Петербург,
ул. Мичуринская, д.4

Телефон: +7 (812) 326-81-11

Факс: +7 (812) 326-81-10

E-mail: transport@eurosib.biz

Сайт: eurosib.biz

Генеральный директор
КОНДРАТЕНКО Сергей Викторович

Дата вступления в СОЖТ: 28.08.2013



ООО «Фирма «Трансгарант»

Адрес: 115035, г. Москва, ул. Садовническая, д.75

Телефон: +7 (495) 780-07-07

Факс: +7 (495) 780-07-70

E-mail: infotg@fesco.com

Сайт: transgarant.com

Исполнительный директор
ТИТОВ Глеб Борисович

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ПРОМТРАНСИНВЕСТ»

АО «Промтрансинвест»

Адрес: 143026, г. Московская обл.,
Одинцовский р-н, рп. Новоивановское,
Можайское ш. влад. 165, блок Д, этаж 2

Телефон: +7 (495) 660-46-25

Факс: +7 (495) 660-46-27

Генеральный директор ООО «УК «НТС» -
управляющей организации
АО «Промтрансинвест»
ПОЛЯКОВ Артем Игоревич

Дата вступления в СОЖТ: 29.01.2015

КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА



ПАО «ТрансКонтейнер»

Адрес: 125047, г. Москва,
Оружейный переулок, д.19

Телефон: +7 (495) 788-17-17

Факс: +7 (499) 262-77-00

E-mail: trcont@trcont.ru

Сайт: trcont.ru

Генеральный директор
БАСКАКОВ Петр Васильевич

Дата вступления в СОЖТ: 27.11.2009



АО «Русагротранс»

Адрес: 107014, г. Москва, ул. 2-я Боевская, д.3

Телефон: +7 (495) 984-54-56;
+7 (495) 984-54-75

Факс: +7 (495) 984-54-45

E-mail: info@rusagrottrans.ru

Сайт: rusagrottrans.ru

Генеральный директор
ХЕГАЙ Виктор Николаевич

Дата вступления в СОЖТ: 04.08.2010



ООО «Газпромтранс»

Адрес: 108814, г. Москва, пос. Сосенское,
п. Газопровод, д.101

Телефон: +7 (499) 580-44-64

Факс: +7 (499) 580-19-35

E-mail: office@gptrans.gazprom.ru

Сайт: trans.gazprom.ru

Генеральный директор
ТЮРИН Вячеслав Александрович

Дата вступления в СОЖТ: 01.11.2011



ООО «ИСР Транс»

Адрес: 119048, г. Москва,
ул. Лужники, д.24, стр.19

Телефон: +7 (495) 995-50-00

Факс: +7 (495) 995-99-90

E-mail: info@isrtrans.ru

Сайт: isrtrans.ru

Председатель Правления
ХАЛИЛОВ Рахман Искандер оглы

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009



ООО «ЛУКОЙЛ-Транс»

Адрес: 115035, г. Москва,
ул. Большая Ордынка, д.1

Телефон: +7 (495) 980-33-00

Факс: +7 (495) 616-41-18

E-mail: lukoil-trans@lukoil.com

Сайт: lukoil-trans.lukoil.ru/

Генеральный директор
КРЫХИВСКИЙ Михаил Николаевич

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2015



ООО «Мечел-Транс»

Адрес: 125167, г. Москва, ул. Красноармейская, д. 1

Телефон: +7 (495) 933-73-47

Факс: +7 (495) 933-73-49

E-mail: info@mecheltrans.ru

Сайт: mechel.ru

Управляющий директор
КУЛАКОВ Сергей Александрович

Дата вступления в СОЖТ: 14.09.2010

КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА



ООО «РЕЙЛ1520»

Адрес: 187556, Ленинградская обл.,
Тихвинский район, г. Тихвин,
Промплощадка, д.6, корп.2, офис 8/59

Телефон: +7 (499) 999-15-20

Факс: +7 (499) 999-15-21

E-mail: info@rail1520.com

Сайт: rail1520.com

Генеральный директор
САЙКИН Антон Викторович

Дата вступления в СОЖТ: 28.03.2012



ООО «Спецтрансгарант»

Адрес: 105005, г. Москва, ул. Радио,
д.24, корп.1, офис 508

Телефон: +7 (495) 589-19-77

Факс: +7 (495) 589-19-78

E-mail: info@tgru.ru

Сайт: spectransgarant.ru

Управляющий директор бизнес-единицы
ООО «РГФ» - управляющей организации
ООО «Спецтрансгарант»
СУРИНА Мария Игоревна

Дата вступления в СОЖТ: 11.03.2015



ООО «ТрансЛес»

Адрес: 105066, г. Москва,
ул. Нижняя Красносельская, влад. 40/12, корп.2

Телефон: +7 (495) 771-60-38

Факс: +7 (495) 363-66-20

E-mail: info@transles.biz

Сайт: transles.ru

Генеральный директор
БАРБАРИУШ Алексей Алексеевич

Дата вступления в СОЖТ: 12.12.2014

Общество с ограниченной ответственностью
"ТРАНС-ЛОГИК ТРАСТ"

ООО «Транс-Логик Траст»

Адрес: 129110, г. Москва, ул. Гиляровского,
д.53, 3 этаж, помещение 7, ком. 1-4

Телефон/факс: +7 (495) 631-40-86

E-mail: office@translogictrust.ru

Генеральный директор
КОТЕЛЬНИКОВА Татьяна Андреевна

Дата вступления в СОЖТ: 15.04.2015



ООО «Трансойл»

Адрес: 197046, г. Санкт-Петербург,
Петроградская набережная, д.18, лит А

Телефон: +7 (812) 332-22-00

Факс: +7 (812) 332-20-86

E-mail: info@transoil.com

Сайт: transoil.com

Генеральный директор
СОКОЛОВ Владимир Михайлович

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009



ООО «УГМК-Транс»

Адрес: 129090, г. Москва,
Спасский тупик, д.8, стр.1

Телефон: +7 (495) 777-27-55

Факс: +7 (495) 777-02-60

E-mail: info@ugmk-trans.ru

Сайт: ugmk.com

Генеральный директор
ТАРАСЕНКО Владимир Иванович

Дата вступления в СОЖТ: 18.02.2015

КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА



ООО «Уральский Подвижной Состав»

Адрес: 620014, г. Екатеринбург,
ул. Хохрякова, д. 10, БЦ «Палладиум»,
офис 1006

Телефон: +7 (343) 385-09-87,

Факс: +7 (343) 311-19-31

E-mail: info.ekb@ural-sostav.ru

Сайт: ural-sostav.ru

Генеральный директор
МОРОЗОВ Юрий Владимирович

Дата вступления в СОЖТ: 28.03.2012



ПАО «Совфракт»

Адрес: 129090, г. Москва,
Олимпийский проспект, д. 14

Телефон: +7 (495) 258-27-41

Факс: +7(495) 258-28-54

E-mail: general@sovfracht.ru

Сайт: sovfracht.ru

Генеральный директор
ООО «Управляющая компания «Совфракт» -
управляющей организации ПАО «Совфракт»
ПУРИМ Дмитрий Юрьевич

Дата вступления в СОЖТ: 11.05.2011

КОНТАКТЫ АППАРАТА СОЮЗА

Исполнительный директор
ДРУЖИНИН Алексей Александрович

тел.: +7(495) 290 36 27

E-mail: Druzhinin@railsovet.ru

Заместитель
исполнительного директора
САНКОВСКИЙ Игорь Святославович

тел: +7(495) 290 36 27, вн. 207

E-mail: SankovskiyIS@railsovet.ru

Заместитель руководителя
подразделения по нормотворчеству
и стратегическому развитию
ТРУБИН Евгений Михайлович

тел.: +7(495) 290 36 27

E-mail: Trubin@railsovet.ru

Руководитель подразделения
по вопросам работы вагонного парка
АНАНИН Сергей Олегович

тел: +7(495) 290 36 27, вн. 215

E-mail: AnaninSO@railsovet.ru

Главный бухгалтер
ЗЛОБИНА Ольга Михайловна

+7(495) 788 60 15

E-mail: ZlobinaOM@railsovet.ru

Юрисконсульт
по корпоративным вопросам
КАЛАШНИКОВА Ирина Владимировна

тел.: +7(495) 290 36 27, вн. 206

E-mail: KalashnikovaIV@railsovet.ru

Руководитель пресс-службы:
ШАБАНОВА Ирина Николаевна

тел: +7(985) 920 86 39

E-mail: PR@railsovet.ru



СОЖТ

*Союз операторов
железнодорожного
транспорта*

Москва, 2018 год
www.railsovet.ru