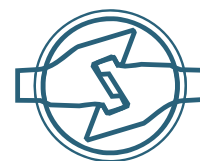




ГОДОВОЙ ОТЧЕТ 2016



СОЖТ

*Союз операторов
железнодорожного
транспорта*



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:	105064, г. Москва, Гороховский переулок, д. 6/1, стр.1, 1 этаж
Адрес страницы в интернете:	www.railsovet.ru
Дата государственной регистрации:	15 июля 2009 года
	Основной государственный регистрационный номер (ОГРН) 1097799011892

УСЛОВИЯ ЧЛЕНСТВА В СОЮЗЕ ОПЕРАТОРОВ

Членами Союза 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 и цели	09
Состав участников	10
Приоритетные направления деятельности	11
Ключевые мероприятия и результаты деятельности	12
Позиция Президиума Союза по ключевым вопросам Целевой модели рынка	26
2. Система органов управления и надзора Союза	43
Общее собрание	43
Президиум	44
Состав Президиума	45
Исполнительный директор	51
Ревизионная комиссия	52
Счетная комиссия	52
3. Рабочие группы Союза	53
Рабочая группа по нормотворчеству	56
Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования	58
Рабочая группа по развитию технологий в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом	59
Рабочая группа по эксплуатационным вопросам	60
Рабочая группа по разработке мер по развитию частной локомотивной тяги и множественности перевозчиков в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в Российской Федерации	62
Рабочая группа по внесению изменений в Устав Союза и Регламент работы Президиума Союза	63
Рабочая группа по выработке предложений Союза по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года	64
Совместная рабочая группа с НП «Объединение вагоностроителей»	64
4. Информационно-аналитический центр Союза	65
Об Информационно-аналитическом центре	65
5. Аудиторское заключение о финансовой отчетности Союза	66
ПРИЛОЖЕНИЕ: РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2016 ГОДУ	69
КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА	74
КОНТАКТЫ АППАРАТА СОЮЗА	79

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА



УВАЖАЕМЫЕ ЧЛЕНЫ СОЮЗА!

Подводя итоги 2016 года, можно констатировать, что год был крайне неоднозначным для рынка операторских услуг. Снижение темпов роста экономики и общее ухудшение конъюнктуры рынка железнодорожных перевозок, введение запрета на продление вагонов и низкий уровень маржинальности операторского бизнеса – таковы были стартовые условия для работы операторов в начале 2016 года.

В отношении подвижного состава, в первую очередь полувагонов, в течение года ситуация менялась – в первом полугодии вагонного парка на сети хватало, однако в 3-ем квартале в пиковый период в отдельных регионах отмечался локальный дефицит погрузочного ресурса. В целом имевшийся ранее профицит парка полувагонов на сети сократился до минимума, и мы допускаем сохранение этих тенденций и в 2017 году.

Анализ ставок на услуги операторов показал, что в отношении полувагонов в году существовала тенденция к росту, по другим видам вагонов динамика ставок сильно разнилась – например, по крытым вагонам ставки относительно стабильны в течение года, а по цистернам продолжается снижение доходности.

В 2016 году наметилась тенденция усиления контроля регуляторов за операторским рынком.

Мы полностью поддерживаем борьбу с недобросовестными игроками на рынке, но считаем, что регулировать по-настоящему сложившийся рынок нецелесообразно. В начале 2016 года уровень доходности от операторской деятельности находился на уровне, не позволявшем обеспечивать простое содержание вагона, не говоря об обслуживании кредитной нагрузки (по нашим оценкам, около 800 млрд. рублей на конец 2016 года). По сути, в 2016 году банками был объявлен мораторий на взыскание кредитов, соответственно, остановлено кредитование операторских компаний. И только в первом полугодии 2017 года, когда операторы начали рассчитываться по долгам предыдущих периодов, мы видим оживление на рынке кредитования вагонов.

Крайне важным условием для эффективности инвестиций в такой капиталоемкий актив с большим сроком окупаемости как железнодорожный подвижной состав является прогнозируемость государственной политики в данной сфере. Операторы видят средством стабилизации ситуации применение рыночных механизмов, без прямой финансовой поддержки из бюджета, но, еще раз подчеркну, нам необходимы системная поддержка и стабильные «правила игры» в отношении существующих бизнес-проектов и вложенных много-миллионных инвестиций.

В отношении приобретения новых вагонов подсчеты наших компаний показывают, что та субсидия, которая выделялась государством в 2016 году, пусть и с трудом, но позволяла производить дальнейшую реновацию парка. Поэтому мы выступили за продление мер государственной поддержки в 2017 году. Другое дело, что при этом нельзя допустить новой «гонки вооружений» – выпуска вагонов без учета имеющегося спроса, поэтому мы считаем важным все же вернуться к вопросу понятной и прозрачной методики определения баланса парка на сети.



Такая работа проведена Союзом совместно с ОАО «РЖД». При подготовке Методики мы исходили из необходимости обеспечения простоты и общедоступности расчета потребного парка грузовых вагонов в разрезе родов подвижного состава, с учетом основных факторов развития отрасли. Методика определения потребного парка находится в высокой степени готовности.

После окончательного согласования Методики планируется обращение в Минтранс, Минпромторг, Минэкономразвития о рассмотрении согласованной с ОАО «РЖД» Методики в целях ее практического применения в текущей деятельности регуляторов и участников рынка.

Одной из ключевых задач, выполнение которой обеспечивалось Союзом в 2016 году, стала выработка позиции операторского сообщества по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года. Союз активно участвовал в обсуждении на разных площадках. Наш подход достаточно консервативен – в частности, мы считаем, что любым решениям должен предшествовать детальный анализ возможных последствий.

» Могу констатировать, что со стороны руководства РЖД видны усилия для улучшения взаимодействия с операторами подвижного состава. Именно с нашей подачи начала решаться проблема лог контролей, были скорректированы ряд предполагавшихся решений в области реформы текущего отцепочного ремонта и так далее. Надеемся на продолжение этой совместной работы.

Кроме того, принимаемые решения не должны деформировать баланс интересов участников рынка, в первую очередь, операторских компаний. В 2017 году мы ожидаем принятия Целевой модели на площадке Правительства Российской Федерации.

Отдельно хотелось бы отметить работу по взаимодействию с ОАО «РЖД» - как в рамках Координационного совета, так и в рамках рабочих групп, функционирующих при ЦФТО.

При активном участии Союза операторов, благодаря серьезной работе, проделанной участниками каждой из рабочих групп, сделано очень многое, и события 2016 года в очередной раз доказали, что представители бизнес-сообщества могут участвовать в формировании политики на железнодорожном транспорте и роль операторов как непосредственных участников перевозки в этом процессе становится все более заметной. Хочу поблагодарить всех экспертов, специалистов и руководство операторских компаний - участников Союза за активную работу в течение 2016 года и за содействие в текущей работе аппарата Союза.

Председатель Президиума
СРО Союз операторов
железнодорожного транспорта
Константин Львович Засов

ОБРАЩЕНИЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО ДИРЕКТОРА СОЮЗА



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Кратко характеризуя работу Союза в 2016 году можно сказать, 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.

Одним из наиболее острых вопросов прошедшего года стала проблема, связанная с усилением регулятивного воздействия на операторский рынок. Сразу несколько инициатив, связанных с введением в той или иной форме прямого государственного регулирования рынка потребовали от Союза, его аппарата, операторских компаний соответствующей позиции. По ряду вопросов нам удалось найти решения, вместе с тем регуляторные риски оцениваются как достаточно высокие, что потребует продолжения этой работы и в 2017 году.

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, проблемы перевозок грузов в танк-контейнерах, 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.

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 2017 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 создают 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. Ситуация особенно усугубляется каждый год в третьем квартале, когда в отрасли традиционно отмечается максимальный рост перевозок, и поэтому мы считаем, что совместно с ОАО «РЖД» необходима дальнейшая работа, направленная на увеличение 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 2017 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.

» По оценкам экспертов, в 2016 году ежесуточно отцеплялось 3,7 тыс. единиц подвижного состава (т.е. почти 1,4 млн. отцепок в год). Судя по динамике процесса, в 2017 году эти цифры могут измениться в большую сторону. При этом, по данным наших компаний, если в 2012 году на один вагон в среднем приходилось 0,88 отцепок, то в 2016 году данный показатель вырос до 1,28. Рост - в полтора раза при общем омоложении парка.

Важным направлением деятельности Союза в 2016 году являлась работа по формированию Целевой модели рынка железнодорожных перевозок на предстоящий период. По целому ряду ключевых положений для операторского бизнеса была сформирована единая позиция Союза, которую мы продолжим отстаивать при окончательном формировании документа в 2017 году. Согласно решению Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта под председательством Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича, для доработки документа будет создана Рабочая группа под сопредседательством курирующих заместителей министров транспорта и экономического развития России. Мы предполагаем активное участие как Союза, так и операторских компаний в этой работе.

Также необходимо отметить, что мы активизировали работу в рамках Координационного совета ОАО «РЖД» и СОЖТ. На 2017 год сформирована повестка, и мы договорились с коллегами из РЖД проводить заседания совета с периодичностью раз в квартал. В 2017 году мы предполагаем организовать взаимодействие при подготовке проектов документов ОАО «РЖД», затрагивающих технологию работы операторских компаний.

В процесс подготовки документов ОАО «РЖД» по ряду вопросов предлагается включить обсуждение предлагаемых решений с отраслевыми объединениями в отношении проектов документов, прямо или косвенно затрагивающих права и обязанности владельцев железнодорожного подвижного состава, в первую очередь, в области технологии перевозочного процесса. Кроме того, СОЖТ выступает 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 соответствующего Прейскуранта.

Крайне важным в работе аппарата Союза является вопрос обратной связи с нашими участниками. Зачастую, для формирования, защиты позиции необходимыми являются данные, находящиеся в распоряжении компаний, и здесь особую значимость приобретает вопрос коммуникации, оперативного взаимодействия. В течение 2016 года были проведены опросы участников Союза, на основе которых, а также с использованием другой аналитической информации компаний были подготовлены различные справочно-аналитические материалы по актуальным темам развития железнодорожного транспорта. В дальнейшем они предоставлялись для использования в Администрацию Президента Российской Федерации, Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации, Минтранс России, Минпромторг России, Минэкономразвития России, ТПП, РСПП и иные структуры.

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

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.

В связи с актуальными изменениями законодательства Российской Федерации Устав организации был приведен в соответствие и **29 сентября 2016 года** утвержден на внеочередном Общем собрании членов СОЖТ. В том числе произошла смена организационно-правовой формы с «Некоммерческого партнерства» на «Союз» (п. 3 ст. 50 ГК РФ).

9 ноября 2016 года Управлением Федеральной налоговой службы по г. Москве в Единый государственный реестр юридических лиц внесены изменения в наименование и адрес организации.

18 ноября 2016 года Главным управлением Министерства юстиции Российской Федерации по Москве выдан Устав Саморегулируемой организации Союза участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава (СРО Союз операторов железнодорожного транспорта) в новой редакции.

Президиум Союза избирается сроком на **3 года** в количестве не более **16 человек**, из которых **6** являются независимыми членами Президиума. **В Союзе создано 16 Рабочих групп**, в заседаниях которых принимают участие ведущие специалисты компаний-участников, а также эксперты транспортной отрасли.

3 года

Срок на который избирается Президиум Союза

6 человек

Независимые члены Президиума

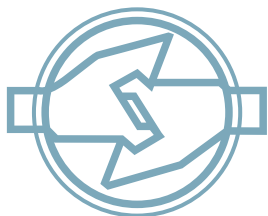
16 человек

Количественный состав Президиума Союза

16 групп

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

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.



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.

СОЖТ на постоянной основе взаимодействует с федеральными органами исполнительной власти по вопросам совершенствования нормативного правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта, принимает участие в публичных консультациях, в том числе на площадке Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации.

К основным целям деятельности Союза относятся:

- совершенствование правовых, экономических и технологических основ организации деятельности операторов подвижного состава;
- 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;
- создание условий для обновления парка подвижного состава в Российской Федерации;
- 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



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».

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;



Разработка, продвижение и реализация Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года;



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;
- дальнейшего улучшения характеристик грузовых вагонов.



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).



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

- формирование концепции нового Прейскуранта № 10-О1;
- 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.



Разработка и реализация мероприятий, направленных на определение необходимого баланса парка грузовых вагонов, а также выработка согласованных подходов к введению ограничений нахождения на инфраструктуре избыточного парка в целях повышения пропускных способностей инфраструктуры и эффективности операторского бизнеса.

КЛЮЧЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОЮЗА

• В ОБЛАСТИ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Среди проектов нормативных правовых актов, рассмотренных с участием Союза в 2016 году, наиболее значимыми для деятельности операторов железнодорожного транспорта стали следующие:

Проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»

Согласно данным сводного отчета по законопроекту, в последние годы происходит рост расходов за осуществление начально-конечных операций с неисправными вагонами по отцепке и прицепке их к поездам, следующим в текущий ремонт, а также за порожний пробег данных вагонов, при этом расходы за данные операции несет перевозчик. Кроме того, увеличение количества вагонов, направляемых в текущий отцепочный ремонт, приводит к ухудшению эксплуатационной обстановки на сети железных дорог, снижению скорости доставки грузов и порожних вагонов и их оборота.

☑ **Законопроект направлен на закрепление за Минтрансом России функции по установлению правил оказания услуг, связанных с ремонтом и направлением в ремонт грузовых вагонов, а также порядка компенсации расходов перевозчика, понесённых в связи с отцепкой таких вагонов в ремонт по причине, не зависящей от перевозчика.**

По мнению Союза, озвученном в письмах разработчику¹, учитывая, что владелец вагона (за исключением случая, когда он является отправителем или получателем) не является стороной договора перевозки, включение в Устав норм, закрепляющих за федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта функции по установлению правил оказания услуг, связанных с ремонтом и направлением в ремонт грузовых вагонов, а также порядка компенсации соответствующих расходов перевозчика, не относится к предмету правового регулирования Устава.

Кроме того, в период проведения публичного обсуждения² законопроекта Союзом отмечен ряд других замечаний, основным из которых было замечание по отнесению операторов и иных владельцев подвижного состава к перечню лиц, которые в соответствии со статьей 19 Устава несут ответственность за убытки, возникшие в процессе перевозки в связи с произошедшими по их вине аварийными ситуациями, и возмещают в соответствии с законодательством Российской Федерации расходы на ликвидацию таких ситуаций.

По мнению Союза, оператор и иной владелец вагонов стороной договора перевозки не являются, не влияют на возникновение таких ситуаций, в связи с чем не могут нести ответственность за убытки, возникшие в процессе перевозки.

Данной позицией предполагается руководствоваться на всех стадиях прохождения законопроекта.



¹ Предыдущим разработчиком законопроекта был определен ФАС России. Письмом от 11.09.2015 № 497 в ФАС России были направлены замечания и предложения Союза. В настоящее время дальнейшая подготовка указанного законопроекта по линии ФАС России прекращена. Новым разработчиком назначен Минтранс России.

² В период с 07.06.2016 по 05.07.2016 на сайте <http://regulation.gov.ru/projects#npa=47050>



Проект постановления Правительства Российской Федерации «О введении в действие требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава (ТР ТС 001/2011)»

Согласно пояснительной записке, проект постановления разработан во исполнение пункта 3 протокола заседания межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта от 21.07.2016 № 6 и направлен на введение в действие требований Технического регламента в полном объеме в отношении железнодорожного подвижного состава и его составных частей, выпускаемых в обращение на путях общего пользования Российской Федерации, за исключением тягового железнодорожного подвижного состава собственности ОАО «РЖД», запланированного к продлению срока службы в 2016 г.

По итогам проведенного анализа выявлено несоответствие проекта постановления целому ряду действующих требований международных договоров, антимонопольного и антикоррупционного законодательства.

Так, например, установление более раннего срока вступления в силу требований ТР ТС 001/2011,

чем это предусмотрено решением ЕЭК от 14.06.2016 № 753, создаст условия, при которых производители железнодорожного подвижного состава и его составных частей, транспортные компании и потребители их услуг в других государствах-членах Единого экономического пространства окажутся в необоснованно более выгодном положении по отношению к российским компаниям.

В свою очередь, установление исключения из общего правила для введения в действие с 01.09.2016 требований ТР ТС 001/2011 для тягового железнодорожного подвижного состава собственности ОАО «РЖД» может рассматриваться в качестве государственной преференции, нарушающей права и интересы целого ряда организаций железнодорожного транспорта и прямо запрещенной подпунктом 7 пункта 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Проект постановления в 2016 году не был принят. По состоянию на 31 декабря 2016 года проект находился на рассмотрении в Аппарате Правительства Российской Федерации. Необходимо отметить, что принятие проекта постановления Правительства Российской Федерации будет означать ретроактивность требований ТР ТС 001/2011, вводимых для Российской Федерации с 01.09.2016, что противоречит принципам российского права.

³ «До 02.08.2017 допускаются производство и выпуск в обращение продукции в соответствии с обязательными требованиями, ранее установленными нормативными правовыми актами, составляющими договорно-правовую базу Таможенного союза и Единого экономического пространства, или законодательством государства – члена Таможенного союза и Единого экономического пространства, при наличии документов об оценке (подтверждении) соответствия продукции указанным обязательным требованиям, выданных или принятых до дня вступления в силу технического регламента».

⁴ В такой редакции проект постановления был внесен в Правительство Российской Федерации (<http://regulation.gov.ru/projects#npa=51370>).

Проект постановления Правительства Российской Федерации «О введении в действие требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава (ТР ТС 001/2011)»

Согласно пояснительной записке, проект постановления разработан во исполнение пункта 3 протокола заседания межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта от 21.07.2016 № 6 и направлен на введение в действие требований Технического регламента в полном объеме в отношении железнодорожного подвижного состава и его составных частей, выпускаемых в обращение на путях общего пользования Российской Федерации, за исключением тягового железнодорожного подвижного состава собственности ОАО «РЖД», запланированного к продлению срока службы в 2016 г.

☑ По итогам проведенного анализа выявлено несоответствие проекта постановления целому ряду действующих требований международных договоров, антимонопольного и антикоррупционного законодательства.

Так, например, установление более раннего срока вступления в силу требований ТР ТС 001/2011, чем это предусмотрено решением ЕЭК от 14.06.2016 № 753, создаст условия, при которых производители железнодорожного подвижного состава и его составных частей, транспортные компании и потребители их услуг в других государствах-членах Единого экономического пространства окажутся в необоснованно более выгодном положении по отношению к российским компаниям.

В свою очередь, установление исключения из общего правила для введения в действие с 01.09.2016 требований ТР ТС 001/2011 для тягового железнодорожного подвижного состава собственности ОАО «РЖД» может рассматриваться в качестве государственной преференции, нарушающей права и интересы целого ряда организаций железнодорожного транспорта и прямо запрещенной подпунктом 7 пункта 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».



Проект постановления в 2016 году не был принят. По состоянию на 31 декабря 2016 года проект находился на рассмотрении в Аппарате Правительства Российской Федерации. Необходимо отметить, что принятие проекта постановления Правительства Российской Федерации будет означать ретроактивность требований ТР ТС 001/2011, вводимых для Российской Федерации с 01.09.2016, что противоречит принципам российского права.

³ «До 02.08.2017 допускаются производство и выпуск в обращение продукции в соответствии с обязательными требованиями, ранее установленными нормативными правовыми актами, составляющими договорно-правовую базу Таможенного союза и Единого экономического пространства, или законодательством государства – члена Таможенного союза и Единого экономического пространства, при наличии документов об оценке (подтверждении) соответствия продукции указанным обязательным требованиям, выданных или принятых до дня вступления в силу технического регламента».

⁴ В такой редакции проект постановления был внесен в Правительство Российской Федерации (<http://regulation.gov.ru/projects#npa=51370>).

Проект приказа ФАС России «Об утверждении Методики определения монопольно высокой или монопольно низкой цены товара при предоставлении вагонов для перевозок грузов»

Проект приказа ФАС России «Об утверждении Методики определения монопольно высокой или монопольно низкой цены товара при предоставлении вагонов для перевозок грузов» (далее – проект Методики) разработан в целях анализа и оценки обоснованности стоимости услуг по предоставлению операторами железнодорожного подвижного состава вагонов для осуществления перевозок грузов при оказании таких услуг в условиях доминирующего положения хозяйствующего субъекта или групп лиц.

При этом проектом Методики вводится самостоятельный понятийный аппарат и устанавливаются обязательные правила поведения, распространяющиеся на неопределенный круг лиц⁵.

По проекту Методики Союзом:

1. Проведена независимая антикоррупционная экспертиза⁶;
2. Направлено обращение в Минэкономразвития России о нарушении порядка проведения ОРВ, установленного в пунктах 9, 16 Правил проведения ОРВ⁷;
3. Направлено обращение в Минтранс России⁸ с просьбой при подготовке ответа на запрос Аппарата Правительства Российской Федерации от 02.08.2016 № П9-38615

о расчете стоимости содержания грузовых вагонов и проекте Методики не рассматривать возможность согласования проекта Методики и прилагаемого к нему расчета стоимости содержания грузовых вагонов;

4. Во исполнение поручения Президиума Союза⁹ подготовлен проект обращения Союза в адрес Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича по вопросу рассмотрения проекта Методики на заседании межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта.

Минюст России проинформировал Союз¹⁰ об учете замечаний и предложений при поступлении проекта Методики на государственную регистрацию.

Минэкономразвития России подтвердило¹¹ необходимость проведения оценки регулирующего воздействия проекта Методики и повторного размещения его на сайте <http://regulation.gov.ru> для целей проведения публичного обсуждения.

Минтранс России в письме в Аппарат Правительства России учел предложения Союза о необходимости существенной доработки проекта Методики¹².

Минэкономразвития России в своем обращении в Минтранс России также подтвердило необходимость доработки проекта Методики¹³.

☑ По информации ФАС России, озвученной на состоявшемся у помощника Президента Российской Федерации А.Р. Белоусова совещании, работа по проекту Методики прекращена.

⁵ Письмо Союза от 27.07.2016 № 297.

⁶ Письмо Союза в Минюст России и ФАС России от 22.07.2016 № 289.

⁷ Правила проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Евразийской экономической комиссии, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 17.12.2012 № 1318.

Проект Методики был размещен на сайте <http://regulation.gov.ru/projects#npa=50668> исключительно для целей проведения независимой антикоррупционной экспертизы.

Вместе с тем, неотъемлемым этапом проведения ОРВ в соответствии с пунктом 7 Правил проведения ОРВ, является публичное обсуждение проектов нормативных правовых актов на сайте <http://regulation.gov.ru/> и составление сводного отчета о проведении ОРВ по результатам такого обсуждения.

Не соблюдение данной процедуры может рассматриваться как нарушение порядка проведения ОРВ, установленного в пунктах 9, 16 Правил проведения ОРВ, что в свою очередь может быть учтено Минюстом России при принятии решения о государственной регистрации проекта Методики.

⁸ Письмо Союза в Минтранс России от 11.08.2016 № 311.

⁹ Протокол от 20.07.2016 № 7/2016.

¹⁰ Письмо Минюста России от 16.08.2016 № 01-94409/16.

¹¹ Письмо Минэкономразвития России от 11.08.2016 № Д26и-594.

¹² Письмо Минтранса России в Аппарат Правительства Российской Федерации от 23.08.2016 № АЦ-11/11064.

¹³ Письмо Минэкономразвития России в Минтранс России от 06.08.2016 № НП/Д07и.



Внесение изменений в ПТЭ (в части допуска на инфраструктуру)

Проект изменений в ПТЭ направлен на установление единой системы оценки и контроля качества ремонта подвижного состава, а также порядка и критериев допуска к эксплуатации подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта и в настоящее время проходит согласование с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

28 июня 2016 года состоялось совещание под председательством заместителя Министра транспорта Российской Федерации А.С. Цыденова, на котором были рассмотрены замечания Союза по доработанной редакции проекта приказа «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21.12.2010 № 286» (далее – проект акта).

Данные замечания подготовлены аппаратом Союза по результатам состоявшихся заседаний рабочих групп при Президиуме Союза по нормотворчеству и эксплуатационным вопросам и были представлены в Минтранс России 24 июня 2016 года.

В ходе состоявшегося обсуждения наиболее острую дискуссию с представителями Ространснадзора

вызвало обсуждение предложенной в проекте акта обязанности иметь конструкторскую документацию для целей проведения ремонта вагонов.

Исходя из положений пункта 21 статьи 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» для ввода в эксплуатацию железнодорожного подвижного состава и его составных частей обязательно наличие комплекта эксплуатационной и ремонтной документации.

В свою очередь, конструкторская документация входит в комплект доказательственных материалов при декларировании соответствия продукции заявителем (пункт 14 статьи 6).

Кроме того, по мнению Союза, установление обязанности для каждого ремонтного предприятия иметь конструкторскую документацию, которая на практике будет приобретаться у заводов-изготовителей, может способствовать дополнительным расходам, которые в конечном счете приведут к удорожанию проводимых ремонтных работ.

В целях недопущения указанных негативных последствий Союзом предложено дифференцировать устанавливаемые проектом акта требования



об ответственности за соответствие вновь построенного, модернизированного железнодорожного подвижного состава требованиям конструкторской документации и за соответствие отремонтированного подвижного состава требованиям ремонтной и/или эксплуатационной документации.

Другим значимым для владельцев вагонов положением проекта акта является установление требований о выполнении планово-предупредительных видов ремонта железнодорожного подвижного состава только на предприятиях, прошедших постановку на производство, согласно действующей системе постановки продукции на производство. При этом данная система до настоящего времени в России не введена. Решение по данному вопросу будет принято по результатам запланированного совещания под руководством заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича.

☑ С учетом результатов состоявшегося обсуждения предложения Союза по редакции проекта акта получили поддержку со стороны заместителя Министра транспорта Российской Федерации А.С. Цыденова и учтены в ПТЭ.

Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов

В Союзе организована постоянная работа, связанная с актуализацией правил перевозок железнодорожным транспортом грузов. Указанная работа проводится на площадке Минтранса России (в том числе в период обсуждения проектов актов на портале regulation.gov.ru) и Минэкономразвития России (в период подготовки заключений об оценке регулирующего воздействия).

В 2016 году рабочей группой при Президиуме Союза по нормотворчеству рассматривались следующие проекты Правил:

- Правила заполнения перевозочных документов на перевозку грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом;
- Правила приема грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом.

Часть выработанных рабочей группой позиций нашли свое отражение при подготовке разработчиком окончательной редакции проектов указанных правил.

• В ОБЛАСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

В течение 2016 года Союзом был рассмотрен и проработан широкий круг вопросов, связанных с организацией ремонта и технического обслуживания подвижного состава (грузовых вагонов).

В частности, в начале 2016 года продолжилась работа по вопросам, связанным с отцепкой грузовых вагонов в текущий отцепочный ремонт (ТОР) по показаниям приборов безопасности (КТСМ).

Для решения спорных вопросов по инициативе СОЖТ состоялось совещание в ОАО «РЖД», на котором были представлены предложения и замечания участников СОЖТ, направленные на исключение необоснованных отцепок грузовых вагонов в эксплуатации при показаниях приборов безопасности (КТСМ), не выходящих за рамки требований, установленных разделом 3.3. Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации.

Статистика 2017 года указывает на значительное снижение уровня отцепок по показаниям приборов безопасности (КТСМ).

В феврале-марте 2016 года Союзом была проделана большая работа по недопущению установления со стороны ОАО «РЖД» запрета на передислокацию по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования грузовых вагонов с истекшим сроком межремонтного норматива и/или сроком службы.

ОАО «РЖД» объясняло необходимость ввода такого запрета обязанностью выполнения владельцем инфраструктуры требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской

Федерации в части обеспечения контроля за соблюдением норм межремонтных пробегов грузовых вагонов и безопасности движения железнодорожного подвижного состава.

По мнению Союза, ввод запрета на территории железнодорожной администрации России на передислокацию вагонов нерабочего парка мог бы привести к значительным осложнениям в хозяйственной деятельности как владельцев грузовых вагонов, так и владельца инфраструктуры. При этом передислокация в полной мере обеспечивается при выполнении требований телеграфных указаний ОАО «РЖД» от 26.09.2007 № 3/2537 и МПС России от 31.07.2003 № П-7623.

☑ Решением вопроса стала отмена решения ОАО «РЖД» о реализации запрета на передислокацию по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования грузовых вагонов с истекшим сроком межремонтного норматива и/или сроком службы при сохранении действующего порядка до разработки нового документа по передислокации грузовых вагонов нерабочего парка.

В течение 2016 года представители СОЖТ приняли участие в обсуждении проектов протоколов и непосредственно в заседаниях Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества 22-24 марта 2016 г. (г. Саратов), 63-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества 4-5 ноября 2015 г. (г. Ташкент), 64-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества 18-19 мая 2016 г. (г. Тбилиси), 62-го заседания Комиссии вагонного хозяйства, 13-15 сентября 2016 г. (г. Тихвин).





По итогам 61-го заседания Комиссии вагонного хозяйства был учтен ряд предложений СОЖТ, а именно:

- установлен переходный период для оборудования авторежимами грузовых вагонов, для которых это требование предусмотрено конструкторской документацией;
- по необоснованности установления дополнительных требований к креплению контейнеров без подтверждения такой необходимости и согласования с изготовителями длиннобазных платформ для перевозки контейнеров,
- внесены корректировки в некоторые извещения по изменению требований нормативной документации.

Необходимо отметить, что по итогам рассмотрения пункта 27 протокола 61 заседания Комиссии вагонного хозяйства было принято решение согласовать Извещение ПКБ ЦВ 32 ЦВ 3-2016 об изменении руководящего документа «Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм. Руководство по деповскому ремонту» в части изменения требований раздела 5 в отношении комплектации грузовых вагонов поглощающими аппаратами.

Ввод в действие Извещения мог привести к невозможности использования поглощающих аппаратов класса Т0, а также возникновению спорных вопросов, связанных с выполнением требований, указанных в Извещении, по установке поглощающих аппаратов класса, соответствующего техническим условиям на вагон.

При этом ввод новых требований не являлся решением основных вопросов, связанных с комплектацией грузовых вагонов поглощающими аппаратами из имеющегося классификационного ряда.

Минтранс России согласился с доводами операторских компаний, изложенных в обращении СОЖТ, и отразил свое решение в Приказе от 17.06.2016 № 159 О принятии к руководству и исполнению итогов 64 заседания Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, состоявшегося 18 - 19 мая 2016 г. в г. Тбилиси (Грузия), не приняв к исполнению на территории России требования подпункта 12.1 пункта 1 протокола о согласовании Извещения.

В мае 2016 года СОЖТ обратился в Минтранс России по вопросу установки поглощающих аппаратов на железнодорожный подвижной состав при формировании позиции железнодорожной администрации по проекту протокола 64-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

На 64-ом заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (далее Протокол, Совет) в соответствии с п. 9.2. Протокола Совета утверждены и введены изменения и дополнения в Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов (утверждены решением 29 заседания Совета 19-20 июня 2001 года), указанные в Приложении № 3 к Протоколу.

Изменения касаются процедуры регистрации/перерегистрации собственных грузовых вагонов, в том числе по предоставлению акта осмотра технического состояния собственного грузового вагона, согласно которым осмотр технического состояния собственного грузового вагона с составлением акта производится при регистрации вагона, ранее не состоявшего на учете в АБД ПВ.

Вопрос об исключении требований о предоставлении актов ТО при регистрации/перерегистрации собственных грузовых вагонов, кроме вагонов, ранее не состоявших на учете, был инициирован СОЖТ.

Необходимо отметить, что в связи с процедурой согласования и утверждения нового административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта по исполнению государственной функции по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного состава и контейнеров окончательное решение данного вопроса затянулось до 2017 года.

СОЖТ неоднократно обращался в Росжелдор и Минтранс России с просьбой ускорить принятие решения по реализации на территории России решений п. 9.2. Протокола Совета и рассмотреть возможность применения решений 64-го Совета в отношении предоставления актов осмотра технического состояния собственных грузовых вагонов, до внесения соответствующих изменений в Административный регламент.

В рамках работы по недопущению увеличения в течение финансового года расходов операторских компаний на ТОР в течение года была выполнена большая работа по вопросам, связанным с условиями оплаты услуг по ТОР на вагоноремонтных предприятиях ЦДИ ОАО «РЖД».

По инициативе СОЖТ в ОАО «РЖД» были проведены совещания, на которых организовано и проведено совместное обсуждение ряда спорных вопросов. В частности, в рамках совместного обсуждения были рассмотрены вопросы:

- Формирование ставок сбора за подачу/уборку одного грузового вагона на железнодорожные пути необщего пользования эксплуатационных вагонных депо;
- Определение фактической стоимости транспортных расходов ЦДИ ОАО «РЖД», связанных с ремонтом колесных пар грузовых вагонов;
- Условия хранения запасных частей грузовых вагонов на предприятиях ЦДИ ОАО «РЖД»;
- Формирование стоимости среднего и текущего ремонта колесных пар при ТОР грузовых вагонов на предприятиях ЦДИ ОАО «РЖД»;
- Изменения условий оплаты за ТОР грузовых вагонов;
- Предотвращение роста отцепок в ТОР.

☑ По ряду вопросов удалось достигнуть положительных для операторских компаний результатов.

Также в 2016 году СОЖТ принял активнейшее участие в обсуждении вопроса по реформированию вагоноремонтного комплекса ЦДИ в части его планируемой передачи в АО «ВРК-1» и АО «ВРК-2». Позиция Союза основывалась на том, что предложенная ОАО «РЖД» модель передачи имущественного комплекса, предназначенного для проведения ТОР, от ЦДИ ОАО «РЖД» в АО «ВРК-1» и АО «ВРК-2» требует тщательной дополнительной доработки, так как влечёт существенные риски как для владельцев вагонов, так и для отрасли в целом, поскольку ее реализация вносит изменения в организацию перевозочного процесса. Также было указано на основные возникающие риски технологического и финансового характера и правовые риски, определяющие необходимость дополнительной проработки вопроса.

☑ Позиция СОЖТ была учтена выработке решений по указанному вопросу. Предложения ОАО «РЖД» по передаче пунктов ТОР в вагоноремонтный комплекс ВРК не были реализованы.



СОЖТ поддержал решение Департамента безопасности движения ОАО «РЖД» о переносе сроков ввода ограничений в отношении ограничения на выпуск из ремонта и допуск на инфраструктуру грузовых вагонов, укомплектованных литыми деталями тележек, имеющих повторяющуюся нумерацию (двойниками) на более поздний срок.

Просьба о переносе ввода ограничений была направлена аппаратом Союза Вице-президенту – начальнику Департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Шевкету Шайдуллину.

Ввод ограничений на выпуск из ремонта и допуск на инфраструктуру грузовых вагонов, укомплектованных литыми деталями тележек, имеющих повторяющуюся нумерацию (двойниками), был инициирован ОАО «РЖД» в начале года, при этом попытки установить ограничения приводили к массовым остановкам вагонов при выпуске из плановых ремонтов.

☑ Перенос сроков ввода ограничений позволил совместно со всеми заинтересованными сторонами доработать порядок работы и отладить обеспечение процесса в информационных ресурсах и базах данных.

СОЖТ обратился в ОАО «РЖД» и Минтранс России по вопросу возможности пересмотра действующих нормативов толщины гребня колесных пар грузовых вагонов в эксплуатации и при подаче под погрузку назначением на железные дороги России.

Союз предложил внести изменения в отношении параметров толщины гребня в эксплуатации, а именно изменить нормативы толщины гребня в эксплуатации в пределах 24-33 мм. Минимальное значение толщины гребня 24 мм установлено для колесных пар грузовых вагонов, обращающихся в международном сообщении (пункт 3.2.1. Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации), таким образом, по мнению экспертов СОЖТ, целесообразно пересмотреть изменение толщины гребня до 24 мм. На такую возможность, в том числе, указывала десятилетняя практика эксплуатации грузовых вагонов МПС России, допускавшая при определенных условиях эксплуатацию колесных пар с толщиной гребня 23 мм (Указание МПС № К-526 от 19.01.2000г.). При этом такая практика не приводила к негативным последствиям, не наносила ущерба безопасности движения поездов. Работа по реализации предложения СОЖТ будет продолжена в 2017 году.

Еще одной важной темой стало обращение СОЖТ по вопросу запрета эксплуатации или приостановки эксплуатации грузовых вагонов при исполнении предписаний Управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (далее – Госжелдорнадзор).

На практике операторы подвижного состава и грузоотправители регулярно сталкивались с невозможностью отправки вагонов, которые были фактически погружены до выдачи предписания Госжелдорнадзора, но на момент установки в информационных ресурсах ОАО «РЖД» признака «предстоят изменения» числились как порожние. При этом, в большинстве случаев выгрузка на станции отправления погруженных вагонов не представлялась возможной по объективным причинам, в том числе по причине отсутствия у грузоотправителя технологических возможностей.

☑ Госжелдорнадзор поддержал предложения СОЖТ, указанные в обращении, и направил в адрес ОАО «РЖД» разъяснения, позволяющие принимать к перевозке грузенные вагоны (числящиеся на момент получения предписания как порожние и поданные под погрузку грузоотправителю) на станции отправления, с проставлением логистического контроля, приостанавливающего их эксплуатацию после выгрузки на станции назначения до устранения замечаний, указанных в предписании..



Представители СОЖТ приняли участие в заседании научно-технического Совета ОАО «РЖД» 30 июня 2016 года и секции Вагонного хозяйства Научно-технического совета ОАО «РЖД» 29 ноября 2016 года.

На указанных заседаниях был представлен ряд предложений, требующих совместного с ОАО «РЖД» решения. В дальнейшем значительная часть предложений СОЖТ была рассмотрена на совместных совещаниях с ОАО «РЖД», в том числе на заседании Координационного совета ОАО «РЖД» и на площадке ЦДИ ОАО «РЖД».

По ряду рассмотренных вопросов были выработаны решения об их совместной проработке и реализации. В частности, с целью совершенствования нормативной документации, связанной с техническим обслуживанием и ТОР грузовых вагонов, повышения качества технического обслуживания, обеспечения прозрачности процедур, связанных с выработкой решений по объему и месту устранения неисправ-

ностей грузовых вагонов в межремонтный период эксплуатации, повышения уровня сохранности парка грузовых вагонов, ОАО «РЖД» признало необходимость выработки окончательных редакций «Единого перечня наименований неисправностей, состояний, причин отстоя, операций контроля/работ контроля/устранения неисправностей грузовых вагонов в межремонтном периоде» (далее – Единый Перечень), разработанного ОАО «ВНИИЖТ» и «Железнодорожный транспорт колеи 1520мм. Железнодорожный подвижной состав. Вагоны грузовые. Правила текущего отцепочного ремонта» (далее – Правила ТОР), разработанные ПКБ ЦВ ОАО «РЖД».

В настоящее время, для выработки окончательной редакции проходит обсуждение в рамках Подкомитета по эксплуатации Комитета НП «ОПЖТ» по грузовому подвижному составу. При этом обсуждение проходит по инициативе СОЖТ, который и ранее неоднократно обращался с предложением синхронизации данных работы.



ОАО «РЖД» согласилось рассмотреть вопрос изменения действующих нормативов толщины гребня колесных пар грузовых вагонов в эксплуатации и при подаче под погрузку назначением на железные дороги России, а именно разрешить подачу под погрузку грузовых вагонов с толщиной гребня не менее 25 мм в пределах Российской Федерации, при этом отцепку в эксплуатации осуществлять при толщине гребня менее 24 мм.

Также ОАО «РЖД» согласилось с необходимостью совместного предварительного обсуждения с операторским сообществом вопросов, связанных с организацией ремонта и технического обслуживания грузовых вагонов, в том числе проектов изменений нормативной документации по ремонту и техническому обслуживанию и вопросов, связанных с изменением стоимости услуг

В декабре 2016 года СОЖТ провел работу по вопросам, связанным с организацией в 2017 году

плановых ремонтов грузовых вагонов в вагоноремонтных предприятиях АО «ВРК-1», АО «ВРК-2» и АО «ВРК-3» (далее – ВРК). По информации, полученной от компаний, был составлен список проблемных вопросов по организации в 2017 году договорной работы по услугам ВРК на плановые ремонты грузовых вагонов.

☑ Для выработки взаимовыгодных решений были организованы совместные с ВРК совещания по организации ремонтов на предприятиях ВРК в 2017 году, что позволило снять часть проблемных вопросов по итогам их обсуждения и принять решение по выработке взаимовыгодных условий по вопросам, требующим дополнительной проработки в рамках договорной работы между ВРК и операторскими компаниями.



• В ОБЛАСТИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

О разработке Методики определения потребного парка грузовых вагонов в Российской Федерации

Данной работой в Союзе занимается Рабочая группа по разработке мер, направленных на оптимизацию и обновление парка грузовых вагонов в Российской Федерации. Рабочая группа совместно с представителями ОАО «РЖД», Росжелдора, ОАО «ВНИИЖТ», ОАО «ВНИАС» и МИИТ в течение 2015 года разрабатывала методику расчета потребного количества железнодорожного подвижного состава, необходимого для обеспечения эффективной работы перевозочного процесса (далее – Методика).

Цель разработки Методики – определение оптимального количества вагонов потребного парка для удовлетворения спроса грузоотправителей и обеспечения устойчивого роста экономики страны, эффективности использования подвижного состава, формирования инвестиционной программы операторского сообщества, формирования производственных планов предприятиями вагоностроения.

В начале 2016 года проект Единой методики расчета потребного парка грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД» был направлен аппаратом СОЖТ в ОАО «РЖД». В 2016 году обсуждение Методики было продолжено: в мае 2016 года распоряжением ОАО «РЖД» образована совместная с СОЖТ рабочая группа, в задачи которой входит доработка Методики. В 2017 году планируется подготовить итоговый проект Методики, согласованный с СОЖТ и ОАО «РЖД».

О позиции Союза по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года

В июне 2015 года по итогам заседания Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта Минэкономразвития России было поручено разработать проект по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года (далее – Целевая модель рынка). Для формирования позиции операторского сообщества по Целевой модели рынка в сентябре 2015 года была специально создана Рабочая группа при Президиуме Союза (далее – Рабочая группа). В 2015-2016 гг. Рабочая группа провела ряд заседаний, в ходе которых были выделены развилки по основным вопросам Целевой модели рынка, определены возможности и риски по основным ключевым вопросам.

Кроме того, аппаратом Союза проведены совещания с представителями Минэкономразвития России, ОАО «РЖД», Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО, АНО «Институт проблем естественных монополий», Аналитическим центром при Правительстве Российской Федерации.

☑ В результате был сформирован ряд ключевых вопросов, по которым определена консолидированная позиция Союза по Целевой модели рынка на период до 2020 года.





ПОЗИЦИЯ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА ПО КЛЮЧЕВЫМ ВОПРОСАМ ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА:



1. О разделении инфраструктурной и перевозочной деятельности ОАО «РЖД»:

Необходимо организационное обособление (технологическое, учетное) инфраструктурной и перевозочной деятельности внутри ОАО «РЖД» при сохранении юридического единства.

Решение о возможности/невозможности юридического разделения инфраструктурной и перевозочной деятельности ОАО «РЖД» будет принято по итогам анализа опыта работы в условиях их обособления внутри холдинга ОАО «РЖД».



2. О консолидации парка универсального подвижного состава и дерегулировании вагонной составляющей:

Поддержка сохранения существующей модели рынка оперирования грузовыми вагонами, включая необходимость закрепления запрета на право ОАО «РЖД» иметь в своем распоряжении (в том числе привлекать в управление) грузовые вагоны, а также запрет на дерегулирование вагонной составляющей.



3. О мерах государственной поддержки железнодорожного транспорта:

3.1. Необходимо создание единых правил поддержки со стороны государства железнодорожных компаний, как входящих, так и не входящих в холдинг ОАО «РЖД».

3.2. Необходимо формирование долгосрочных принципов и правил регулирования со стороны государства рынка железнодорожных грузовых перевозок и смежных отраслей (включая вагоностроение).

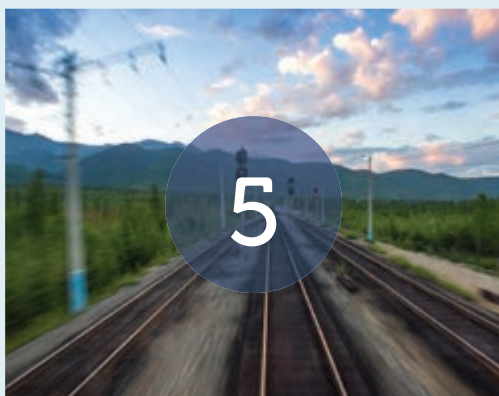
3.3. Содержание существующей железнодорожной инфраструктуры обеспечивается за счет тарифа ОАО «РЖД», а дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры – осуществляется за счет государства и иных источников финансирования.

3.4. Сетевой контракт является необходимой и основной формой поддержки и развития железнодорожной инфраструктуры.



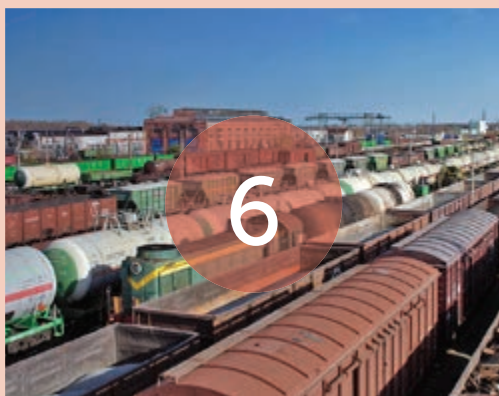
4. О частной локомотивной тяге:

- 4.1. Продолжение практики перевозок грузов собственными поездными формированиями.
- 4.2. Расширение практики применения перевозок грузов собственными поездными формированиями.
- 4.3. Пилотные проекты в области перевозочной деятельности будут осуществляться, в первую очередь, на базе собственных поездных формирований.
- 4.4. Возможность работы на одном участке инфраструктуры двух и более независимых от ОАО «РЖД» грузовых перевозчиков.



5. Об открытости ОАО «РЖД»:

- 5.1. Необходимо провести ревизию методологии раздельного учета доходов и расходов субъектов естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта.
- 5.2. Необходимо обеспечить публичность перечня «узких мест» на сети ОАО «РЖД» и порядок доступа к ним.
- 5.3. Необходимо обеспечить публичность отчетности ОАО «РЖД» по доходам и расходам в части видов перевозок, тарифных составляющих и основных видов деятельности.



6. О мерах тарифного регулирования в Целевой модели рынка:

- 6.1. Введение долгосрочного планирования индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки и установление тарифов на несколько лет вперед.
- 6.2. При совершенствовании тарифной системы необходимо сохранение дифференцированного подхода к тарификации грузовых перевозок по родам грузов с учетом их платежеспособности, группности отправок и дальности перевозок.
- 6.3. Целесообразно сохранение права ОАО «РЖД» применять тарифный коридор.
- 6.4. Необходимо изменение порядка применения тарифного коридора «РЖД»:
 - повышение прозрачности за счет предварительного обсуждения предлагаемых вариантов решения ОАО «РЖД» по повышению/снижению тарифов с Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО;
 - публикация на сайте ОАО «РЖД» всех обращений по изменению тарифов в рамках тарифного коридора и материалов, обосновывающих применение коридора или отказ от применения тарифов;
 - рассмотрение целесообразности введения права вето на решения ОАО «РЖД» по применению тарифного коридора.



10 февраля 2016 года вопрос о консолидированной позиции Союза по второй редакции проекта Целевой модели рынка был рассмотрен на заседании Президиума Союза. По результатам рассмотрения одобрены замечания и предложения Союза к проекту с учетом позиции по ключевым вопросам Целевой модели рынка.

Минэкономразвития России в течение 2016 года неоднократно вносились изменения в проект Целевой модели рынка с учетом замечаний и предложений, поступавших от заинтересованных органов и организаций.

Подготовленные Минэкономразвития России с учетом таких изменений новые редакции проекта Целевой модели рынка обсуждались на заседаниях Рабочей группы и Президиума Союза с учетом согласованной позиции Союза.

Сформированная консолидированная позиция по проекту Целевой модели рынка, в том числе с учетом вносимых в проект изменений и дополнений, доводилась до сведения разработчика, отстаивалась Союзом при обсуждении проекта на различных площадках (Минэкономразвития России, Совет потребителей услуг ОАО «РЖД», Минтранс России, Аналитический центр Правительства РФ, ОАО «РЖД»).

В частности, Союзом были поддержаны такие изменения проекта как исключение императивных положений о консолидации вагонного парка в управлении общесетевого перевозчика и включение положений о

сохранении технологии организации перевозок собственными поездными формированиями.

По результатам совместной работы экспертов Союза с представителями профильных ведомств в марте 2016 г. была согласована редакция проекта Целевой модели рынка, в целом учитывающая позицию Союза, в том числе положение о необходимости проведения эксперимента по допуску на инфраструктуру независимых перевозчиков.

Внесенные в дальнейшем отдельные изменения в проект Целевой модели рынка в целом не противоречили позиции Союза и не создавали дополнительных рисков для деятельности участников рынка железнодорожных грузовых перевозок, однако сделали и без того крайне консервативный и осторожный документ еще более ориентированным на «замораживание» процесса реформы.

Окончательная редакция проекта Целевой модели рынка, направленная 20 декабря 2016 года Минэкономразвития России для информации заинтересованным органам и организациям, в том числе Союзу, не противоречит консолидированной позиции Союза по проекту.

Информация о данной редакции проекта Целевой модели рынка и направлении ее разработчиком на рассмотрение Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта принята к сведению Президиумом Союза на заседании 22 марта 2017 года.

• В ОБЛАСТИ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ

В октябре 2016 года Союз выступил против точечных поправок в прейскуртант грузовых тарифов и продления экспортных надбавок в 2017 году, предлагая при острой необходимости заменить их дополнительными 1-2% индексации, сверх запланированной.

Соответствующую позицию Союз изложил в письмах заместителю председателя Правительства РФ Аркадию Дворковичу и главе Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ Игорю Артемьеву. Понимая сложность ситуации, Союз предложил к рассмотрению компромиссный вариант финансовой сбалансированности ОАО «РЖД» - за счет увеличения общей индексации тарифов на 1-2% (сверх предусмотренных 4,5%) без дифференциации по грузам и родам подвижного состава, а также комплекс мер.

В частности, Союз предложил повысить эффективность гибкой тарифной политики РЖД в отношении высокодоходных грузов, для того, чтобы успешно конкурировать с альтернативными видами транспорта, прежде всего, с автомобильным. Для этого, по мнению Союза, целесообразно сдвинуть «до минус 50%» нижнюю границу ценового коридора монополии на перевозки нефтяных грузов: для грузов I тарифного класса - на дальности до 1,1 тыс. км, II и III класса - без ограничения дальности перевозки.

Также СОЖТ предложил привлекать участников рынка транспортных услуг (грузовладельцев, операторов) к формированию и подготовке тарифных решений РЖД в рамках «коридора», направленных на привлечение дополнительных объемов перевозок на железнодорожный транспорт.

По итогам обсуждения данного вопроса на площадках федеральных органов исполнительной власти и ОАО «РЖД», в том числе с учетом активной позиции Союза, ФАС России был принят комплекс компромиссных решений:

- снижен и ограничен в применении размер экспортных надбавок к тарифам до +10%, а по ряду грузов и вовсе отменен;
- не реализованы предложения ОАО «РЖД» по дополнительной индексации тарифов на порожний пробег вагонов, а также перевозки грузов в собственных полувагонах;
- расширена нижняя граница ценового коридора «до минус 50%» и ряд других решений.

Помимо тематики индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки и изменений в Преискуртант №10-01, Союз в течение 2016 года активно участвовал в обсуждении вопроса внесения изменений в действующее Тарифное руководство №3 «Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте», а также рассмотрением и подготовкой замечаний к новой редакции указанного тарифного руководства. При непосредственном участии Союза не было допущено принятие целого ряда изменений в данный документ, направленных на значительное удорожание услуги по подаче и уборке вагонов, а также эксплуатации путей необщего пользования, принадлежащих ОАО «РЖД» для пользователей транспортных услуг.

Позиция Союза была официально направлена главе ФАС России И. Артемьеву, а также в ОАО «РЖД».



• В ОБЛАСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОТРАСЛЕВЫМИ ОБЩЕСТВЕННЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

О сотрудничестве между Союзом и НП «Объединение вагоностроителей» (НП «ОВС»)

В рамках сотрудничества представители СОЖТ вошли в составы рабочих групп, организованных на площадке НП «Объединение вагоностроителей».

На заседаниях созданной по поручению Ространснадзора рабочей группы по вопросу «Ремонт и эксплуатация подшипников буксовых узлов грузовых вагонов» на базе НП «Объединение вагоностроителей» с участием ОАО «Европейская подшипниковая корпорация», ОАО «РЖД», организаций, осуществляющих эксплуатацию железнодорожного подвижного состава, и представителей организаций, осуществляющих его ремонт и техническое обслуживание, представители СОЖТ отстаивали интересы операторских компаний по вопросу недопустимости инициативы ОАО «Европейская подшипниковая корпорация» об ограничении срока службы роликового подшипника в 5 лет и его непригодности к ремонту.

Представители Союза неоднократно высказывали свою обеспокоенность дальнейшим развитием событий при принятии единственным изготовителем цилиндрического роликового подшипника (производство которого на сегодня расположено за пределами России) решения о его непригодности к ремонту и 5-летнем ресурсе. В качестве негативных последствий Союзом были указаны следующие:

- Значительное увеличение износа шеек осей колесных пар по причине постоянной (практически при каждом ремонте) распрессовки и запрессовки роликовых подшипников. Как следствие, это может создать дополнительные угрозы безопасности движения.
- Упразднение и закрытие всех роликовых цехов в России с сокращением высококвалифицированных кадров приведет к полной потере компетенций по ремонту одного из основных узлов грузового вагона, достигнутых на протяжении десятилетий, позволяющих отремонтировать буксовый узел практически в любой точке страны и в любое время (даже при форс-мажорных, санкционных и т.п. событиях);
- Ежегодная потребность в роликовых подшипниках составляет от 3,2 до 5,5 млн. штук, однако на территории России действующее производство отсутствует.

На основании вышеизложенного СОЖТ было инициировано и сформировано обращение в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта, которое сдержало в 2016 году принятие административных решений и согласование новых Технических условий на роликовый цилиндрический подшипник, предполагающих их непригодность к ремонту.

Также в рамках совместной деятельности СОЖТ и НП «Объединение вагоностроителей» (ОВС) на заседаниях совместной рабочей группы, прошедших в 2016 году, были рассмотрены вопросы формирования эффективной системы сервисного обслуживания поглощающих аппаратов на сети железных дорог РФ, включая постгарантийное.

В целях решения поставленной задачи, организации ремонтов поглощающих аппаратов, обменных фондов, вывоза неисправных аппаратов участниками рабочей группы приняты решения об обмене информацией с производителями поглощающих аппаратов по:

- количеству отремонтированных поглощающих аппаратов,
- местам расположения обменных пунктов для хранения исправных аппаратов и сбора неисправных,
- возможности совместного использования обменного пункта для хранения различных моделей поглощающих аппаратов,
- ремонтным участкам поглощающих аппаратов, их расположении и мощностях ремонта.

По предложениям о размещении сервисных центров, подготовленным СОЖТ, производителями поглощающих аппаратов сформирована итоговая на 2016 год таблица об обеспеченности сервисными центрами по ремонту поглощающих аппаратов, а также местам планируемого создания сервиса на территории Российской Федерации.

☑ В целях регулирования взаимодействия с производителями поглощающих аппаратов Союзом направлены предложения и замечания по проекту «Положения о сервисном обслуживании поглощающих аппаратов классов Т1, Т2 и Т3», разработанному ОВС.



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. Кроме того, отраслевые эксперты Союза на постоянной основе участвуют в деятельности Комитетов Совета потребителей (Комитет по тарифному регулированию, Комитет по удовлетворенности потребителей качеством услуг ОАО «РЖД» и его ДЗО в сфере грузовых перевозок, Комитет по удовлетворенности потребителей качеством услуг ОАО «РЖД» и его ДЗО в области эксплуатации и ремонта подвижного состава).

В 2016 году состоялось 17 заседаний Совета потребителей, представители Союза принимали участие в большинстве из них.

Представители аппарата Союза и компаний-членов СОЖТ также активно работают профильных комитетах Совета потребителей. Позиция Союза была представлена в ходе обсуждения вопросов эксплуатации и ремонта подвижного состава, вопроса о преимуществах и возможных рисках заключения контрактов ОАО «РЖД» с грузоотправителями по аналогии с контрактами «take-or-pay», вопросов ежегодной индексации тарифов и внесения «точечных» изменений в Прейскурант 10-01, применения «тарифного коридора», проекта Методики определения монополюльно высокой или монополюльно низкой цены товара при предоставлении железнодорожного подвижного состава и расчету стоимости содержания грузовых вагонов, подготовленного ФАС России.

Также СОЖТ принял активное участие в неоднократном обсуждении Советом потребителей проекта Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года, внесенный Минэкономразвития России, позиция операторского сообщества была донесена в полном объеме. Кроме того, Советом потребителей было рассмотрено и поддержано обращение СОЖТ касательно внесения изменений в Налоговый кодекс в части применения налоговых льгот по налогу на движимое имущество (вагоны) в субъектах РФ.



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

На протяжении 2016 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 (далее - КВХ), 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, а затем в дальнейшем утверждалась на заседаниях Президиума Союза. Представители Союза принимали активное участие в подготовке директив, в большинстве случаев объективно принималась позиция СОЖТ.

◉ 22-24 марта 2016 года в г. Саратове состоялось 61-е заседание КВХ.

На заседании была представлена информация о выполнении решений, принятых на заседаниях Комиссии вагонного хозяйства, и результатах работы предприятий вагонного хозяйства железнодорожных администраций за 2015 год, а также рассмотрены вопросы, связанные с изготовлением, ремонтом и эксплуатацией грузовых вагонов, в том числе:

- О технических условиях на изготовление и модернизацию грузовых вагонов;
- О работах Плана НИОКР;
- О согласовании технических условий на комплектующие грузовых вагонов;

- О внесении изменений в нормативно-технические документы, регламентирующие ремонт и техническое обслуживание грузовых вагонов;

- О внесении изменений и дополнений в нормативные правовые документы, регламентирующие эксплуатацию железнодорожных грузовых вагонов.

Среди решений, принятых по итогам обсуждения указанных вопросов, особо отметить необходимо следующие:

- согласованы ТУ на новые грузовые вагоны;

- согласованы изменения в ТУ для вагонов моделей 12-196-01 и 12-196-02 (производства УВЗ, построенные с 01.01.2016 г.) в части увеличения межремонтного норматива от постройки до первого деповского ремонта до 6 лет или 500 тыс. км (вместо 4 лет или 300 тыс. км), между деповскими ремонтами до 350 тыс. км или 4 года (вместо 2 лет или 250 тыс. км.);

- принято решение поручить ИВЦ ЖА снять логический запрет на перевод вагонов, прошедших продление срока службы с модернизацией, на комбинированный критерий (предложение участника Союза - АО «ПГК»);

- принято решение о внесении изменений в положение о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов в части увеличения межремонтного норматива для вагонов-цистерн для перевозки сжиженных газов с 2 до 3 лет;

- согласовано извещение об изменении Руководства по ремонту тормозного оборудования вагонов в части контроля требований по обязательному оборудованию авторежимами при плановых видах ремонта всех грузовых вагонов, кроме шестиосных и восьмиосных;

- согласованы изменения в Руководящий документ по капитальному ремонту грузовых вагонов и Руководящий документ по деповскому ремонту грузовых вагонов в части обязательного оборудования при плановых видах ремонта с 01.01.2017 г. всех грузовых вагонов авторежимами, кроме шестиосных и восьмиосных;

- согласовано определение «остроконечного наката гребня» колесной пары как выступа, образующегося в результате пластической деформации поверхностных слоев металла гребня в сторону его вершины;

- согласовано определение браковочных параметров остроконечного наката (в рабочей части гребня колеса в зоне 2 мм от вершины гребня и 13мм от поверхности катания) и способ подтверждения наличия остроконечного наката специальным приспособлением Т 1436.000 ПКБ ЦВ.

Подготовка проекта извещения о внесении соответствующих изменений в «Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524 мм)» поручена ОАО «ВНИИЖТ».

- принято решение о приостановке эксплуатации вагонов модели 13-7024 на тележках 18-100 разработки УВЗ с контактными скользунами типа А. Стаки в связи с нарушениями ПАО «КВСЗ» (Украина) требований конструкторской документации при изготовлении;
- согласована целесообразность введения порядка контроля срока службы литых деталей тележек грузовых вагонов в рамках задачи «Автоматизированная система учета комплектации грузовых вагонов ходовыми частями с отражением их технического состояния»;
- поручено железнодорожным администрациям рассмотреть вопрос разработки плана совместных действий по повышению качества ремонта и изготовления буксового узла грузовых вагонов;
- рассмотрено и поддержано предложение железнодорожной администрации Российской Федерации о необходимости восстановления заводских номеров грузовых вагонов.

● 17-19 мая 2016 года Член Президиума Союза И.В. Чиганашкина и Исполнительный директор СОЖТ А.А. Дружинин принимали участие в составе российской делегации в 64-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. Заседание проходило в г. Тбилиси.

В ходе заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества была представлена согласованная позиция железнодорожной администрации Российской Федерации, которая была учтена при подготовке итогового протокола. Представители СОЖТ участвовали в обсуждении вопросов повестки дня, а также подготовке итоговых документов с учетом позиции СОЖТ, предварительно утвержденной Президиумом Союза.

На заседании Совета была представлена информация о выполнении решений 63-го заседания Совета и итогах эксплуатационной работы сети железных дорог за 2015 год и первый квартал 2016, рассмотрены вопросы, связанные с деятельностью Совета, в том числе организационные. В рамках рассмотрения повестки заседания были приняты решения об утверждении и вводе в действие изменений и дополнений в нормативные документы, связанные с ремонтом и эксплуатацией грузовых вагонов.

Среди решений, принятых по итогам обсуждения, особо необходимо отметить следующие:

- утвердить и ввести в действие изменения и дополнения в Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов, утвержденные решением 29-го заседания Совета 19-20 июня 2001 года, в части процедуры осмотра технического состояния собственного грузового вагона с составлением акта, а также перерегистрации в ИВЦ ЖА собственных грузовых вагонов. Вопрос о целесообразности рассмотрения внесения изменений в Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов, утвержденных на 29-ом заседании Совета, был инициирован СОЖТ. Решения по указанному вопросу приняты с учетом предложений участников Союза*;
- утвердить и ввести в действие изменения и дополнения в Положение П.15.01-09 «Локомотивы. Порядок продления назначенного срока службы», утвержденное решением 53-го заседания Совета 20-21 октября 2010 года;
- утвердить и ввести в действие с 1 января 2017 года Извещения 32 ЦВ 3-2016 об изменении руководящего документа «Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм. Руководство по деповскому ремонту», утвержденного решением 54-го заседания Совета 18-19 мая 2011 года, в части оборудования грузовых вагонов поглощающими аппаратами. В соответствии с Директивами Минтранса России представители делегации России голосовали против утверждения и ввода в действие Извещения 32 ЦВ 3-2016 об изменении Руководящего документа «Грузовые вагоны колеи 1520 мм. Руководство по деповскому ремонту». Что соответствует позиции СОЖТ;
- извещение 32 ЦВ 9-2016 об изменении Руководящего документа «Руководство по капитальному ремонту грузовых вагонов», утвержденного решением 54-го заседания Совета 18-19 мая 2011 года, в части оборудования авторежимами с 1 июля 2018 года вагонов при выпуске из капитального ремонта;
- извещение 32 ЦВ 11-2016 об изменении руководящего документа «Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм. Руководство по деповскому ремонту», утвержденного решением 54-го заседания Совета 18-19 мая 2011 года, в части оборудования авторежимами с 1 июля 2018 года вагонов при выпуске из деповского ремонта.

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



о 13-15 сентября 2016 года состоялось 62-ое заседание КВХ в г. Тихвине.

В составе делегации железнодорожной администрации Российской Федерации принимала участие Член Президиума Союзе И.В. Чиганашкина.

На заседании КВХ была представлена информация о выполнении решений 61-го заседания КВХ, принятых на заседании 22-24 марта 2016 г. в г. Саратове, и итогах эксплуатационной работы сети железных дорог за семь месяцев 2016, рассмотрены вопросы, связанные с постройкой, ремонтом и эксплуатацией железнодорожного подвижного состава, деятельностью рабочих органов Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

В рамках рассмотрения 53 пунктов повестки заседания по всем вопросам были приняты решения и рекомендации, в том числе для рассмотрения на очередном заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, для утверждения и ввода в действие изменений и дополнений в нормативные документы, связанные с ремонтом и эксплуатацией грузовых вагонов.

Среди решений, принятых по итогам обсуждения, особо необходимо отметить следующие:

- согласовать технические условия на изготовление грузовых вагонов и извещения об их изменении по моделям, указанным в пункте 2 повестки дня «О технических условиях на новые грузовые вагоны»;
- согласовать внесение ИВЦ ЖА в справочник «Модели грузовых вагонов» С ЖА 2004 16 изменения и дополнения по указанным моделям;
- установлено, что капитальный ремонт для вновь разрабатываемых моделей грузовых вагонов должен производиться в срок, не превышающий половину назначенного срока службы, но не более 16 лет;
- утвердить изменения в классификатор «Условные обозначения габаритов грузовых вагонов» К ЖА 2103 06 и поручить ИВЦ ЖА внести условное обозначение габарита 1-Та в классификатор;

· считать целесообразным проводить исчисление предельно допустимого срока службы литых деталей тележки в комплектации грузового вагона:

- ▶ Для деталей, изготовленных до 1990 года включительно – с вычетом года изготовления;
- ▶ Для деталей, изготовленных с 1991 года – без вычета года изготовления;
- ▶ Считать целесообразным продолжить работу по реализации проведения в 2018 году натурной переписи литых деталей тележек.

• согласиться с предложением железнодорожной администрации Российской Федерации о необходимости включения в лист комплектации и паспорт грузового вагона следующей информации:

- ▶ По поглощающим аппаратам (год изготовления, клеймо завода-изготовителя, номер, модель, класс, дата последнего ремонта и клеймо предприятия, производившего ремонт);
- ▶ По тяговым хомутам (год изготовления, клеймо завода-изготовителя, номер, дата последнего ремонта и клеймо предприятия, производившего ремонт);
- ▶ По автосцепкам (год изготовления, клеймо завода-изготовителя, номер, модель, дата последнего ремонта и клеймо предприятия, производившего ремонт);
- ▶ Просить ПКБ ЦВ - филиал ОАО «РЖД» проработать вопрос изменения нормативных документов, регламентирующих ремонт тормозного оборудования вагонов в части арматуры соединительной для безрезьбовых труб, для рассмотрения на очередном заседании Комиссии вагонного хозяйства;
- ▶ Принять к сведению информацию Дирекции Совета об отсутствии информации от железнодорожных администраций о количестве вагонов, отцепленных от грузовых поездов с колесными парами, у которых истек срок среднего ремонта. Руководствоваться решениями, принятыми п. 56.1. 61-го заседания Комиссии вагонного хозяйства.

Кроме того, в повестку дня были внесены и рассмотрены следующие предложения, подготовленные СОЖТ, а именно:

- о случаях неприема вагонов на межгосударственных станциях передачи вагонов по причине отсутствия информации в справках 2612, 2651 о сроке службы вагонов, прошедших продление с модернизацией;
- о корректировке паспортных характеристик вагона;
- об изменении межремонтного норматива грузовых вагонов при капитальном ремонте.



Член Президиума Союза, куратор Рабочей группы по эксплуатационным вопросам И.В. Чиганашкина в качестве официального представителя СОЖТ в составе российской делегации принимала участие в обсуждении пунктов повестки дня, подготовке итоговых документов КВХ с учетом позиции Союза, сформированной при подготовке к данному мероприятию.

25-27 октября 2016 года состоялось 65-ое заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (г. Таллин).

В ходе заседания Совета была представлена согласованная позиция железнодорожной администрации Российской Федерации, которая была учтена при подготовке итогового протокола. Исполнительный директор СОЖТ Дружинин А.А. в качестве официального представителя Союза в составе российской делегации принимал участие в обсуждении и работе над итоговыми документами с учетом позиции СОЖТ, сформированной при подготовке к данному мероприятию.

При рассмотрении пунктов повестки заседания были приняты решения об утверждении и вводе в действие изменений и дополнений в нормативные документы, связанные с ремонтом и эксплуатацией грузовых вагонов.

Среди решений, принятых по итогам обсуждения, необходимо особо отметить следующие:

- обеспечить передачу сообщений 8900 о погрузке грузовых вагонов принадлежности других железнодорожных администраций в полном объеме;
- продолжить работу, направленную на сокращение количества непринятых (отцепленных) вагонов на МГСП при проведении таможенного, коммерческого и технического контроля;
- утвердить и ввести в действие Положение о международном центре по экологической безопасности в области железнодорожного транспорта;
- утвердить и ввести в действие План совместных действий по повышению качества ремонта и изготовления буксового узла грузовых вагонов, эксплуатируемых в международном сообщении на железных дорогах государств – участников Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров;
- утвердить и ввести в действие новый Раздел V «Список регионов Российских железных дорог» Части 1 «Алфавитный список железнодорожных станций» Книги 2 Тарифного руководства № 4;
- утвердить и ввести в действие с 01.01.2017 изменения в:
 - ▶ Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524 мм) в части маркировки подшипников SKF, а также изменения браковочных критериев кассетных подшипников (до 80о С по показаниям средств диагностики на ходу поезда и до 70о С по показаниям бесконтактного измерителя);
 - ▶ Инструкцию по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации в части изменения браковочных критериев кассетных подшипников (до 80о С по показаниям средств диагностики на ходу поезда и до 70о С по показаниям бесконтактного измерителя);
 - ▶ Положение П. 15.01-09 «Локомотивы. Порядок продления назначенного срока службы», утвержденное решением пятьдесят третьего заседания Совета 20 21 октября 2010 года;
 - ▶ Руководящий документ «Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм. Руководство по текущему отцепочному ремонту РД 32 ЦВ 056-97 в части изменения требований к грузовым вагонам по уширению или перекоосу кузова при выпуске из ТР-2 (для груженых не более 75 мм, для порожних – не более 50 мм)»;
 - ▶ Положение об окраске собственных грузовых вагонов, в части дополнения цветовой гаммы для окраски рам вагонов (дополнено 6 цветовых RALов серой гаммы), а также возможности окраски рам, автосцепного оборудования, тележек, тормозного оборудования и трубопроводов вагонов в цвет кузова;
 - ▶ Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, в части изменения номенклатуры перевозимых грузов, а также дополнения наименованиями новых грузов и кодами ООН;
 - ▶ Правила перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума, в части приведения в соответствие с Положением об окраске собственных грузовых вагонов, а также требований по перевозке неочищенных вагонов-цистерн из-под метанола на условиях перевозки груженых метанолом вагонов-цистерн с оформлением полного комплекта перевозочных документов.

• Также приняты следующие решения:

- Комиссии специалистов по информатизации железнодорожного транспорта рассмотреть вопрос о корректировке информационных систем межгосударственного уровня с целью реализации изменений документа «Требования к унифицированной маркировке и формированию индивидуальной нумерации деталей литых тележек грузовых вагонов» в части увеличения объема знаков индивидуального номера боковых рам и адрессорных балок тележек грузовых вагонов с 12 до 20;
- Создать рабочую группу по подготовке проекта новой редакции Правил эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов из специалистов профильных и юридического блоков железнодорожных администраций Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Российской Федерации, Республики Узбекистан, Украины, Грузии, Латвийской Республики, Эстонской Республики и ИВЦ ЖА;
- Создать временную рабочую группу из представителей железнодорожных администраций по консолидации норм, предусмотренных статьями 51 и 53 СМГС, пунктом 5 приложения № 4 к СМГС, пунктами 2.9, 2.15, 2.16, 2.17, 4.15 Правил эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств, пунктом 7.7 Правил эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов, с учетом положений статьи 4 Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств – участников Содружества, Азербайджанской

Республики, Республики Грузия, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, в части порядка взаимодействия при проведении компенсации за утрату и повреждение собственных грузовых вагонов.

• Решения и документы, принятые на заседаниях Совета по железнодорожному транспорту государств-членов Содружества

Одним из направлений деятельности Союза в сфере нормотворчества стало изучение и обобщение решений, принятых Советом по железнодорожному транспорту государств-членов Содружества с момента его первого организационного заседания 9 марта 1992 года.

Проведен сбор и изучение 65 протоколов Совета со всеми приложениями, а также изданий Совета, начиная с первого номера Вестника Совета, изданного в 1997 году. Сформирован архив документов. Принятые решения (более 2600) классифицированы по субъектам и предметам регулирования, их актуальности, источникам публикации. Проведенная работа оформлена в виде одной общей таблицы (1003 стр. формата А3, объемом более 3 млн. знаков), в которой для наиболее важных 250 старых и действующих документов сделаны закладки и гипертекстовые ссылки.

В настоящее время работа по этому вопросу продолжается с целью исключения неактуальных, недействующих решений и решений, не имеющих отношения к работе операторских компаний. Также начата работа по сбору и обобщению материалов работы Комиссии вагонного хозяйства.



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 2016 году являлись:

- со стороны ОАО «РЖД» - старший вице-президент Сергей Мальцев,
- со стороны СОЖТ – Председатель Президиума Константин Засов.



В конце 2016 года сопредседателем Координационного совета со стороны ОАО «РЖД» назначен статс-секретарь - вице-президент **Анатолий Мещеряков.**



• В состав Координационного совета со стороны Союза входят:

- **Засов К.Л.** – Председатель Президиума, член Совета директоров ЗАО «Русагротранс»;
- **Баскаков П.В.** – генеральный директор ПАО «ТрансКонтейнер»;
- **Букин О.Ю.** – генеральный директор АО «ПГК»;
- **Гущин С.А.** – член Правления ООО «Спецтрансгарант»;
- **Калетин С.В.** – президент АО «СГ-транс»;
- **Лихтенфельд А.Б.** – член Совета директоров ООО «УК «НТС»;
- **Никитин Д.Н.** – президент ЗАО «Евросиб СПб-ТС»;
- **Тайчер А.Р.** – генеральный директор АО «ФГК»;
- **Ромашов И.В.** – президент ООО «Трансойл»;
- **Чиганашкина И.В.** – генеральный директор ООО «ПрофЛогист»;
- **Шпаков В.В.** – генеральный директор АО «НПК».

В течение 2016 года состоялось два заседания Координационного совета.

На заседании 18 октября 2016 года были рассмотрены вопросы текущего отцепочного ремонта в 2016 году, предложения по реформированию комплекса ТОР и тарифные решения, планируемые на 2017 год.

По итогам обсуждения вопроса о текущем отцепочном ремонте в 2016 году Управлению вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры совместно с СОЖТ поручено проработать проблемные вопросы организации ТОР, в том числе в части:

- причин и роста отцепок грузовых вагонов в ТОР;
- изменений уровней цен и прочих условий по договорам на ТОР;
- порядка ведения претензионной работы по причинам возникновения неисправностей, приведших к отцепкам грузовых вагонов в ТОР;
- оценки целесообразности включения стоимости ТОР в тариф на перевозку грузов;
- другие спорные вопросы, выявленные по итогам договорной работы в 2015–2016 гг.



Также Управлению вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры и аппарату Союза было рекомендовано выполнить анализ текущего и среднего ремонта колесных пар собственников грузовых вагонов. Отдельно была отмечена позиция СОЖТ о необходимости предварительного обсуждения инициатив (ценовых, договорных, технологических) в области ТОР с владельцами подвижного состава с рассмотрением, при необходимости, спорных вопросов на уровне соответствующих руководителей ОАО «РЖД».

По вопросу предложений по реформированию комплекса ТОР выступил президент АО «СГ-транс» С.В. Калетин. Он рассказал о противоречиях, порождаемых в рамках организации ТОР, а также предложил возможные варианты дальнейшего реформирования системы. Участники заседания приняли решение провести совместную работу по предварительному обсуждению инициатив, связанных с проведением структурных преобразований вагоноремонтного комплекса ОАО «РЖД», а старшему вице-президенту – главному инженеру ОАО «РЖД» Гапановичу В.А. и начальнику Центральной дирекции инфраструктуры Верховых Г.В. было рекомендовано подготовить и провести совместно с СОЖТ заседание Научно-технического совета ОАО «РЖД» по направлениям реформирования деятельности по ТОР.



Еще одним ключевым вопросом заседания стало обсуждение планируемых на 2017 год тарифных решений. В частности, была отмечена позиция СОЖТ о нецелесообразности внесения в Прейскурант № 10-01 точечных изменений, поскольку суммарная тарифная нагрузка значительно превысит прогнозируемые Минэкономразвития России темпы инфляции. При необходимости обеспечения финансовой сбалансированности деятельности ОАО «РЖД» целесообразно реализовать механизм дополнительной плоской индексации, на 1-2% превышающей установленные долгосрочные параметры индексации на 2017 год в размере 4,5%.

• На заседании Координационного совета 13 декабря 2016 года обсуждались основные положения проекта Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года.

В ходе обсуждения была отмечена различная позиция ОАО «РЖД» и СОЖТ по следующим принципиальным вопросам проекта Целевой модели рынка:

- о целесообразности организации в период до 2020 года эксперимента по допуску на ограниченном количестве участков общего пользования локальных перевозчиков, в том числе на основе действующих технологий организации перевозок собственными поездными формированиями;

- о целесообразности предложений ОАО «РЖД» о реализации Целевой модели рынка в два этапа, в том числе о целесообразности в период до 2020 года обязательного организационного отделения инфраструктурной и перевозочной деятельности в рамках ОАО «РЖД» и организации между ними хозрасчетных отношений.

Была отмечена позиция Союза о нецелесообразности «заморозки» инициатив и экспериментов по внедрению конкурентных механизмов в перевозочной деятельности на инфраструктуре общего пользования на период до 2020 года (на период реализации масштабной программы ОАО «РЖД» по оптимизации издержек и повышению собственной эффективности), в том числе по организации «пилотных проектов, как на основе действующих технологий СПФ (наиболее подготовленных к отработке принципов взаимодействия независимых перевозчиков с ОАО «РЖД» как владельцем инфраструктуры общего пользования), так и на ограниченном количестве других участков инфраструктуры, согласованных с ОАО «РЖД».

Также Союз отметил нецелесообразность сворачивания деятельности СПФ в рамках действующей модели рынка и необходимости предварительных консультаций и обсуждений с операторским сообществом, организаторами СПФ нормативных документов по типовым технологическим принципам и правилам организации функционирования СПФ.

По итогам обсуждения было признано целесообразным разработать методические подходы к организации внутреннего разделения подразделений ОАО «РЖД» между бизнес-единицами, осуществляющими содержание и обслуживание инфраструктуры, управляющими тяговыми ресурсами и перевозочным процессом.



• ТЕКУЩИЕ ВОПРОСЫ ОПЕРАТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

О росте цен на цельнокатаные колеса

В настоящее время на пространстве железных дорог 1520 мм первичный рынок цельнокатаных колес (ЦКК) представлен всего тремя изготовителями: двумя российскими – ОАО «Выксунский металлургический завод» и ОАО «ЕВРАЗ НТМК», одним украинским – Интерпайп НТЗ. При этом основными поставщиками ЦКК являются российские производители (до 90%).

Следует отметить, что на протяжении последних двух лет при среднем производстве ЦКК в размере 560 тыс. единиц ЦКК ежегодно сталелитейщики держали цены на уровне платежеспособного спроса 18-20 тыс. руб. за единицу. Однако в последнем квартале 2016 года наметилась динамика роста цен ЦКК. Так, к сентябрю цены поднялись до 21-23 тыс. руб. за единицу (+15%), а уже в четвертом квартале 2016 года динамика роста цен резко пошла вверх и на начало января 2017 года, по имеющейся информации, их стоимость от российских производителей фиксируется (при определенных условиях поставки изготовителя) на уровне 25-27 тыс. руб. за единицу (+17%), в то время как стоимость ЦКК украинского производителя – 23-25 тыс. руб. за единицу.

Таким образом, рыночная стоимость ЦКК от российских производителей в период с января 2016 года по январь 2017 года увеличилась более чем на 30%.

В декабре 2016 года ОАО «Торговый дом «РЖД», являющийся одним из крупнейших заказчиков ЦКК для ремонта грузовых вагонов, а также предприятия вагоноремонтного комплекса, являющиеся дочерними организациями ОАО «РЖД», проинформировали владельцев вагонов о значительном повышении стоимости колесной пары после проведения капитального ремонта в 2017 году по причине увеличения производителями стоимости ЦКК. При этом, по имеющейся информации, российские производители ЦКК не имеют намерений по увеличению производства до уровня, который мог бы позволить поддержать в 2017 году баланс цен на ЦКК, тем самым исключив или минимизировав спекулятивные влияния на рынке комплектующих для грузовых вагонов. Также отсутствуют гарантии, что изготовители не будут под какими-либо предлогами и дальше повышать стоимость ЦКК в течение 2017 года.

По предварительным оценкам рынка ремонта грузовых вагонов, а также планов вагоностроителей, потребность в ЦКК для грузовых вагонов в 2017 году составит более 760 тысяч единиц.

При базовом сценарии в 2017 году потребуется порядка 600 тысяч единиц ЦКК для плановых ремонтов колесных пар и 160 тысяч единиц ЦКК для комплектации колесными парами новых вагонов при условии производства не более 20 000 вагонов.

Существенная потребность в ЦКК для плановых ремонтов колесных пар обусловлена, в первую очередь, необходимостью замены колес по предельному износу. При жизненном цикле ЦКК в среднем 6-7 лет, именно начиная с 2017 года прогнозируется массовая их замена у колесных пар вагонов, принятых на сеть в период 2010 – 2012 гг. на пике активного обновления парка грузовых вагонов Российской Федерации (было поставлено свыше 250 тыс. вагонов).

Капитальный ремонт колесных пар с заменой элементов является одной из самых дорогостоящих процедур при содержании грузовых вагонов, а доля расходов операторских компаний по данному виду ремонта в течение жизненного цикла грузового вагона превышает расходы на организацию плановых депо-ремонтных работ вагона более чем на 40%.

Вопрос существенного удорожания ЦКК был рассмотрен на заседании Президиума Союза в декабре 2016 года. Аппарат Союза направил обращение в ФАС России с просьбой проверить правомерность значительного повышения изготовителями цен на ЦКК в 2016-2017 гг., а также взять на контроль ситуацию по стоимости комплектующих для грузовых вагонов в 2017 году.

По мнению экспертов СОЖТ, значительный рост стоимости комплектующих для грузовых вагонов является неприемлемым и необоснованным, в целом подрывает стабильность рынка железнодорожных услуг, и, таким образом, ситуация на рынке комплектующих для грузовых вагонов требует выработки срочных мероприятий по недопущению спекулятивного роста цен и локализации негативных последствий для экономики Российской Федерации. Работа по данному вопросу продолжена в 2017 году.



О росте стоимости услуг Главного вычислительного центра ОАО «РЖД»

До января 2017 года ГВЦ – филиал ОАО «РЖД» (далее - ГВЦ) предоставлял операторам информационные услуги в рамках комплексного информационного обслуживания в зависимости от количества неповторяющихся номеров объектов слежения (вагонов) в отчетном месяце. В рамках комплексного информационного обслуживания собственник подвижного состава 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, собственник мог на протяжении всего месяца запрашивать необходимую информацию по фиксированной цене. Стоимость предоставления информации за один вагон (руб. за вагон в месяц) зависела от количества вагонов, поставленных на слежение (принцип – «чем больше, тем дешевле»). По оценкам экспертов Союза, за последние 5 лет ставки ГВЦ пересматривались три раза.

В ноябре 2016 года стало известно о том, что принципы и стоимость предоставления услуг ГВЦ будут 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: цена формируется за информацию по объекту слежения (вагон или контейнер) с учетом количества передаваемых параметров.

Получаемая операторами информация ГВЦ разделилась на блоки «дислокация», «технические характеристики», прочее. В блок «дислокация» входит дислокация вагонов, отгрузочная информация и пробеги, в «технические характеристики» — паспорта, ремонты, узлы и детали, в блок «прочее» - справки АСОУП, справки по погранпереходам. Собственник подвижного состава вместо получения комплексной услуги вынужден отдельно запрашивать информацию по разным блокам с разной тарификацией.

Кроме того, по получению печатных справок ранее собственник подвижного состава платил только за запрос, а с 2017 года операторам предложено дополнительно оплачивать получение ответной информации. По оценкам экспертов Союза, даже без учета необходимости получения дополнительных справок АСОУП рост предоставления информационных услуг без изменения качества и количества получаемой услуги в сравнении с 2016 годом составляет 30-36 %, а по сравнению с 2012 годом – 60-65%. С учетом получения дополнительной информации и различных справок аналогичные показатели составляют 40-45% и 70-75% соответственно.

Проблемные вопросы доступа операторов к информации ГВЦ были рассмотрены на Президиуме Союза 1 декабря 2016 года. Аппаратом СОЖТ были направлены обращения по вопросу роста стоимости услуг ГВЦ в 2017 году на имя президента ОАО «РЖД» О.В. Белозерова (от 02.12.2016 № 496 и от 10.03.2017 № 105). В апреле 2017 года состоялось обсуждение вопроса на заседании Координационного совета ОАО «РЖД» и СОЖТ.



О рисках операторских компаний, возникающих в связи с внесением изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации

Федеральным законом от 30 ноября 2016 года №401-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», вступившим в силу с 1 января 2017 года, Налоговый кодекс дополнен новой статьей, устанавливающей, что с 1 января 2018 года налоговые льготы на имущество организаций в отношении транспортных средств, включая вагоны, применяются на территории субъекта РФ только в случае принятия им соответствующего закона. Союз направил в декабре 2016 года обращение в Минтранс России с просьбой организовать взаимодействие с органами исполнительной и законодательной власти субъектов Российской Федерации. Как сообщается в обращении Союза, железнодорожный подвижной состав, используемый для перевозок грузов, относится к основным средствам организаций. Таким образом, в регионах, которые не приняли в 2017 году закон о применении на их территории льготы по налогу на имущество организаций в отношении движимого имущества, принятого с 1 января 2013 года на учет в качестве основных средств, существенно увеличится налоговая нагрузка на транспортные организации.

В свою очередь, невозможность применения льготы окажет негативное влияние на инвестиционные решения компаний: в отношении ранее планировавшихся вложений в железнодорожный подвижной состав (приобретение или получение в лизинг грузовых вагонов) будут приняты решения об их существенной корректировке или даже отмене. В результате существенно возрастут риски несвоевременного или недостаточного обновления основных средств операторских компаний. С конца 2016 года СОЖТ проводит работу, направленную на применение субъектами Российской Федерации предоставленного им с 1 января 2017 года права на применение на их территории льготы по налогу на имущество транспортных организаций. Соответствующие обращения, помимо Минтранса России, были направлены в адрес ОАО «РЖД», НП «ОПЖТ», НП «ОВС», а также в Правительство Москвы.



2. СИСТЕМА ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ И НАДЗОРА СОЮЗА

ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ

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



ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ЧЛЕНОВ СОЮЗА – является высшим органом управления и 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, принципов 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 2016 ГОДУ

В период с января по декабрь 2016 года было проведено три Общих собрания членов Союза - годовое и два внеочередных. Годовое Общее собрание членов состоялось 28 июня 2016 года. На собрании были представлены итоги деятельности Союза в 2015 году, итоги аудиторской и ревизионной проверки. Также на годовом Общем собрании, в связи с истечением срока полномочий, состоялись перевыборы членов Президиума Союза, членов Счетной комиссии.

Внеочередное Общее собрание членов, на котором прошли довыборы членов Президиума, состоялось 29 сентября 2016 года. Необходимость проведения довыборов была обусловлена досрочным прекращением полномочий ряда членов Президиума. По итогам голосования в состав Президиума избраны:

- **Калетин Сергей Владимирович**, президент АО «СГ-транс»;
- **Тайчер Алексей Роменович**, генеральный директор АО «ФГК»;
- **Шпаков Валерий Васильевич**, генеральный директор АО «НПК».

Также на Общем собрании были рассмотрены вопросы внесения изменений в Устав Союза, связанных с необходимостью приведения положений Устава организации в соответствие с актуальными изменениями законодательства Российской Федерации.

27 декабря 2016 года состоялось внеочередное Общее собрание членов Союза, на котором был утвержден финансовый план Союза на 2017 год и изменения Устава Союза, связанные с процедурными вопросами работы Союза, компетенцией органов управления, и другие концептуальные изменения в Устав Союза. Также были подведены предварительные итоги деятельности Союза за 2016 год.

ПРЕЗИДИУМ

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, обязанность и ответственность членов Президиума Союза, порядок формирования и организация деятельности Президиума Союза определены Уставом организации и Регламентом работы Президиума, утвержденным годовым Общим собранием членов СОЖТ 29 июня 2011 года (Протокол № 7) с изменениями от 20.12.2012 (Протокол № 11), от 26.06.2013 (Протокол № 12), от 18.12.2014 (Протокол № 16). Основной задачей Президиума является проведение политики, обеспечивающей динамическое развитие Союза и повышение устойчивости его работы. Президиум избирается сроком на три года в количестве не более шестнадцати человек.

СОСТАВ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА:



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



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

ЧЛЕНЫ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА:



**Баскаков
Петр Васильевич**
Генеральный директор
ПАО «ТрансКонтейнер»



**Гром
Алексей Николаевич**
Президент АО «ОТЛК»



**Илатовский
Денис Викторович**
Заместитель генерального
директора – директор по
логистике АО «СУЭК»



**Лихтенфельд
Алексей Борисович**
Член Совета директоров
ООО «УК «НТС»



**Мандрон
Ярослав Владимирович**
Директор департамента государ-
ственного регулирования
тарифов, инфраструктурных
реформ и энергоэффективности
Минэкономразвития России



**Ромашов
Игорь Валерьевич**
Президент ООО «Трансойл»



**Чиганашкина
Ирина Викторовна**
Генеральный директор
ООО «ПрофЛогист»



**Букин
Олег Юрьевич**
Генеральный директор
АО «ПГК»



**Гущин
Сергей Анатольевич**
Член Правления ООО
«Спецтрансгарант»



**Калетин
Сергей Владимирович**
Президент АО «СГ-транс»



**Мальцев
Сергей Валентинович**
Советник президента
ОАО «РЖД»



**Никитин
Дмитрий Николаевич**
Президент
ЗАО «Евросиб СПб-ТС»



**Тайчер
Алексей Романович**
Генеральный директор
АО «ФГК»



**Шпаков
Валерий Васильевич**
Генеральный директор
АО «НПК»

- КЛЮЧЕВЫЕ РЕШЕНИЯ ПРЕЗИДИУМА СОЮЗА В 2016 ГОДУ

В период с января по декабрь 2016 года Президиумом Союза проведено 11 заседаний и приняты следующие ключевые решения:

Об инициативе ОАО «РЖД» ввести с 1 марта 2016 года запрет на передислокацию грузовых вагонов с истекшим сроком межремонтного норматива и/или сроком службы

По итогам заседания Президиума 28 января 2016 года аппарату Союза поручено инициировать проведение совещания для совместного обсуждения с представителями ОАО «РЖД» последствий запрета на передислокацию грузовых вагонов с истекшим сроком межремонтного норматива и/или сроком службы. Совещание в Управлении вагонного хозяйства – Центральной дирекции инфраструктуры – филиале ОАО «РЖД», инициированное аппаратом Союза, состоялось 2 февраля 2016 года.

В результате обсуждения решено перенести срок реализации запрета на передислокацию грузовых вагонов с истекшим сроком межремонтного норматива и/или сроком службы с 1 марта 2016 года и определить его после утверждения соответствующего порядка, регламентирующего условия подготовки и передислокации грузовых вагонов в плановые виды ремонта и к местам разделки.



О проекте изменений, вносимых в Стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 года

Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (далее – Стратегия) представляет собой отраслевой документ стратегического планирования, в котором определены приоритеты, цели и задачи государственного управления в железнодорожной отрасли.

Союз поддержал подготовку актуализированной редакции Стратегии как программного документа, являющегося составной частью системы документов, определяющих развитие железнодорожного транспорта.

По итогам обсуждения Президиумом 10 февраля 2016 года аппарату Союза поручено направить в Минтранс России позицию Союза по проекту изменений, которые вносятся в Стратегию, акцентировав необходимость серьезной доработки проекта документа. По мнению Союза, Стратегия должна воплощать в себе общий, масштабный государственный план, составленный на длительный период времени. Более детализированным документом, инструментом Стратегии, является Целевая модель рынка. Закрепление на уровне Стратегии конкретных текущих мероприятий реформирования и развития рынка железнодорожных перевозок не обеспечивает оперативное реагирование на изменения в структуре рынка в связи с реформой. Союз предложил предусмотреть в Стратегии только основные цели и принципы развития железнодорожного транспорта в части реформирования и развития рынка, а все блоки решений по текущим вопросам, связанные с определением условий, механизмов и мероприятий структурного реформирования железнодорожного транспорта, исключить. Одновременно Союз предложил закрепить в Стратегии прямую норму о том, что текущие мероприятия реформы осуществляются на основании целевых моделей, утверждаемых решениями Правительственной комиссии по транспорту на пятилетний срок.

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

На заседании 20 июля 2016 года Президиум поддержал проект Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года, направленный Минэкономразвития России в Союз (Письмо от 24.06.2016 № 18770-НП/ДО74). Исполнительному директору Союза А.А. Дружинину поручено направить соответствующие письма в Минэкономразвития России и Минтранс России.

О позиции Союза по вопросу привлечения грузов на железнодорожный транспорт с других видов транспорта

На заседании Президиума 21 апреля 2016 года обсуждалась позиция операторского сообщества по вопросу привлечения грузов на железнодорожный транспорт за счет использования механизма гибкого тарифного регулирования. Участниками обсуждения была отмечена устойчивая тенденция оттока грузов с железнодорожного транспорта, особенно в сегменте высокодоходных перевозок грузов. В целях преодоления негативных тенденций регуляторами было принято решение по расширению нижней границы ценового коридора до «-25%», в котором ОАО «РЖД» может самостоятельно принимать решения по изменению уровня тарифа, что даст компании возможность привлечения дополнительной грузовой базы на железнодорожный транспорт, особенно в высокодоходных сегментах рынка. Президиум Союза согласовал позицию об активном и своевременном применении ОАО «РЖД» в полном объеме механизма гибкого тарифного регулирования в целях привлечения объемов высокодоходных грузов на железнодорожный транспорт, без установления дополнительных избыточных ограничений по сегментам и направлениям перевозок.

Председателю Президиума Союза Засову К. Л. поручено направить обращение на имя Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А. В. о позиции Союза по данному вопросу.

О письме ФАС России от 07 апреля 2016 года № ИА/23 139/16 по вопросу государственного контроля на рынке услуг по предоставлению грузовых вагонов

На заседании Президиума 21 апреля 2016 года обсуждалась инициатива ФАС России о введении государственного контроля на рынке услуг по предоставлению грузовых вагонов.

Аппарату Союза поручено организовать работу с ФАС России по выработке согласованных решений, исключая (минимизирующих) возникновение рисков для операторского сообщества при государственном контроле со стороны антимонопольных органов. Кроме того, аппарату Союза поручено направить обращение в адрес руководителя ФАС России Артемьева И. Ю. с просьбой провести совместное совещание в целях обсуждения вопросов государственного контроля на рынке услуг по предоставлению грузовых вагонов.

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 позиции Союза по выделению вагоноремонтных мощностей из ОАО «РЖД» с передачей в АО «ВРК-1», АО «ВРК-2»

На заседании Президиума 7 июня 2016 года обсуждался вопрос проработки в компаниях-членах СОЖТ предложения по реформированию вагоноремонтного комплекса ОАО «РЖД» путем передачи из компании части пунктов текущего отцепочного ремонта в АО «ВРК-1», АО «ВРК-2». Было отмечено наличие ряда рисков как технологического, так и финансового характера, требующих дополнительного рассмотрения и обсуждения с ОАО «РЖД». Аппарату Союза поручено подготовить и направить в ОАО «РЖД» позицию Союза по данному вопросу, отметив наличие вышеуказанных рисков и необходимость дополнительной проработки проблемных вопросов.

По итогам обсуждения 20 июля 2016 года члены Президиума были проинформированы о состоявшихся совещаниях в ОАО «РЖД» по вопросу передачи ТОР в АО «ВРК-1» и АО «ВРК-2». В связи с тем, что не представлена позиция ОАО «РЖД» по рискам негативных последствий при передаче ТОР в АО «ВРК-1» и АО «ВРК-2», решение о такой передаче не может быть поддержано Президиумом Союза.

Аппарату Союза поручено направить позицию СОЖТ касательно реформирования вагоноремонтного комплекса Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» в причастные органы государственной власти и в адрес Президента ОАО «РЖД» Белозерова О.В.

О применении коэффициентов, определяющих границы ценового коридора, при перевозке грузов собственными поездными формированиями, состоящими из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов

На заседании 7 июня 2016 года Президиум рассмотрел вопрос применения коэффициентов, определяющих границы ценового коридора, при перевозке грузов собственными поездными формированиями (СПФ), состоящими из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов. Согласно приказу ФАС России, нижняя граница применения ценового коридора на поясах дальности до 3 000 км (а для грузов II и III тарифного класса на всех поясах дальности) расширена до «-25%», вместо ранее действующей границы «-12,8%». Однако указанное расширение границ затронуло не все применяемые технологии перевозок, соответствующие указанным критериям дальности и классности перевозимых грузов, а только те случаи, когда грузы перевозятся с использованием локомотивов ОАО «РЖД».

При использовании технологии перевозок грузов и порожних вагонов СПФ сохранен старый размер предельно допустимого снижения тарифа («-12,8%») при одинаковом уровне максимально допустимого повышения тарифов, независимо от используемой технологии перевозки – «+13,4%». Таким образом, было искусственно сужено применение нижней границы ценового коридора в отношении перевозок СПФ и в результате созданы условия необоснованного ценового преимущества перевозок локомотивами ОАО «РЖД» относительно технологии СПФ при работе на идентичных полигонах.

Президиум поручил аппарату Союза направить обращение в ФАС России с предложением внести изменения в соответствующие документы, с тем, чтобы был обеспечен равный уровень максимального снижения тарифов в рамках ценового коридора при перевозках грузов локомотивами ОАО «РЖД» и СПФ.

О выработке предложений СОЖТ по расчету стоимости содержания грузовых полувагонов, включая исполнение обязательств перед лизинговыми компаниями и кредитными учреждениями

Согласно Протоколу совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича, Минтрансу России и ОАО «РЖД» было поручено подготовить расчет стоимости содержания грузовых полувагонов, включая исполнение обязательств перед лизинговыми компаниями и кредитными учреждениями, и направить в ФАС России и Правительство Российской Федерации. Департаментом государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России был направлен запрос в СОЖТ о предоставлении предложений по расчету стоимости грузовых вагонов.

На заседании Президиума 7 июня 2016 года аппарату Союза было поручено провести совещание с участием представителей компаний-членов СОЖТ, по итогам которого направить в Минтранс России сформированные предложения Союза по данному вопросу.

10 июня 2016 года аппарат Союза направил в адрес Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России предложения по расчету стоимости содержания грузовых полувагонов, включая исполнение обязательств перед лизинговыми компаниями и кредитными учреждениями, в форме перечня затрат, подлежащих, по мнению Союза, учету при расчете такой стоимости.



Об организации договорной работы на услуги вагоноремонтных предприятий АО «ВРК-1», АО «ВРК-2», АО «ВРК-3» по выполнению ремонтов грузовых вагонов в 2017 году

На заседании 1 декабря 2016 года Президиумом были рассмотрены проблемные вопросы, связанные с организацией в 2017 году плановых ремонтов грузовых вагонов в вагоноремонтных предприятиях АО «ВРК-1», АО «ВРК-2» и АО «ВРК-3». По информации рабочей группы по эксплуатационным вопросам, был проведен опрос компаний-членов Союза, в результате которого был составлен перечень наиболее проблемных вопросов по организации договорной работы по услугам ВРК.

В частности, было отмечено, что стоимость ремонта увеличена до 15-20% к уровню действующих цен на ремонт в 2016 году без какого-либо обоснования со стороны подрядчиков, предусмотрен

высокий процент авансирования (до 100%), условия об индексации стоимости работ представляют собой уведомление со стороны подрядчика в одностороннем порядке на произвольную величину, пересмотрены гарантийные обязательства, условия по хранению деталей и металлолома, исключены условия, позволяющие владельцам вагонов предоставлять собственные запасные части и так далее. Аппарату Союза поручено инициировать в первой декаде декабря 2016 года проведение совещания на площадке ОАО «РЖД» под председательством старшего вице-президента компании С.В. Мальцева с целью обсуждения проблематики договорной работы на услуги ВРК. Компаниям-членам Союза рекомендовано принять участие в обсуждении.

На заседании 20 декабря 2016 года была представлена информация о проводимой аппаратом Союза работе по выработке договорных условий с вагоноремонтными предприятиями АО «ВРК-1», АО «ВРК-2», АО «ВРК-3» по ремонтам грузовых вагонов в 2017 году.

Аппарату Союза поручено продолжить работу совместно с заинтересованными компаниями-членами СОЖТ по защите интересов членов Союза при обсуждении договорных условий с вагоноремонтными предприятиями на 2017 год. При необходимости по результатам совещания 20 декабря 2016 года под председательством старшего вице-президента ОАО «РЖД» С.В. Мальцева подготовить обращение в адрес Президента ОАО «РЖД» Белозерова О.В., а также в ФАС России, касательно позиции Союза по договорным условиям с ВРК на 2017 год.

Об итогах совещания у помощника Президента Российской Федерации А.Р. Белоусова о ситуации на рынке услуг по предоставлению вагонов для перевозки грузов железнодорожным транспортом, состоявшегося 14 декабря 2016 года

На заседании Президиума 20 декабря 2016 года была рассмотрена информация о состоявшемся 14 декабря 2016 года совещании у помощника Президента Российской Федерации А.Р. Белоусова, на котором обсуждалась ситуация, сложившаяся на рынке услуг по предоставлению вагонов для перевозки грузов железнодорожным транспортом. В заседании приняли участие представители регуляторов, ОАО «РЖД», грузоотправителей и операторов. Президиум поручил аппарату Союза организовать на площадке СОЖТ работу по определению статей расходов операторских компаний в расчете ставки оперирования для различных видов подвижного состава. Далее подготовленная аппаратом информация была направлена в Администрацию Президента Российской Федерации.

О повышении цен на цельнокатаные колеса

На заседании 20 декабря 2016 года Президиум Союза рассмотрел вопрос планируемого с начала 2017 года повышения цен на цельнокатаные колеса (ЦКК). В ходе обсуждения было отмечено, что российские производители ЦКК занимают доминирующее положение на данном рынке, рыночная стоимость продукции российских производителей в период январь 2016 г. - январь 2017 г. увеличилась более чем на 30%. В целях предупреждения ситуации неконтролируемого роста на цельнокатаные колеса аппарату Союза поручено направить обращение в ФАС России с просьбой проверить правомерность значительного повышения изготовителями цен на ЦКК в 2016-2017 гг. и взять на контроль данный вопрос.



О проекте Методики определения потребного парка грузовых вагонов в Российской Федерации

На заседании 20 декабря 2016 года Президиум обсудил результаты рассмотрения проекта Методики определения потребного парка грузовых вагонов в Российской Федерации Рабочей группой по разработке мер, направленных на оптимизацию и обновление парка грузовых вагонов в Российской Федерации. С учетом обсуждения и дополнения касательно расчета парка по родам подвижного состава, аппарату Союза поручено направить проект Методики определения потребного парка грузовых вагонов в Российской Федерации, согласованный Союзом, в ОАО «РЖД».

О рисках операторских компаний, возникающих в связи с внесением изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации (Федеральный закон от 30.11.2016 № 401-ФЗ)

На заседании 20 декабря 2016 года члены Президиума Союза обсудили информацию о рисках операторских компаний, возникающих в связи с внесением изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации (Федеральный закон от 30.11.2016 № 401-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»). Согласно поправкам, с 1 января 2018 года налоговые льготы, указанные в статье 381 НК РФ, применяются на территории субъекта Российской Федерации только в случае принятия им соответствующего закона.

Президиум поручил аппарату Союза направить обращение в Минтранс России и ОАО «РЖД» с просьбой о содействии в сохранении налоговой льготы на движимое имущество (грузовые железнодорожные вагоны), принятое на учет с 01.01.2013 года в качестве основного средства, с 01.01.2018 г. Аппарату Союза также поручено обратиться в Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО, НП «Объединение вагоностроителей» и НП «ОПЖТ» с целью формирования консолидированной позиции по вопросу введения субъектами Российской Федерации льготы на движимое имущество (грузовые железнодорожные вагоны), принятое на учет с 01.01.2013 г. в качестве основного средства. Отдельно поручено совместно с заинтересованными компаниями-членами Союза уточнить позицию Мэрии Москвы по данному вопросу.

О создании рабочей группы при Президиуме Союза по вопросам финансового планирования деятельности Союза

По итогам заседания 20 декабря 2016 года решили создать рабочую группу при Президиуме Союза по вопросам финансового планирования деятельности Союза.

Назначить Куратором созданной рабочей группы Засова Константина Львовича.

Целью создания рабочей группы является углубленная проработка проекта финансового плана (сметы доходов и расходов) Союза, представляемого Исполнительным директором Союза на утверждение Президиумом Союза.

Характер деятельности: на постоянной основе.

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 решению годового Общего собрания членов СОЖТ 25 июня 2015 года в состав Ревизионной комиссии входят:

- Коршунова Наталья Владимировна, заместитель генерального директора по инвестициям АО «ДВТГ»;
- Прокофьева Оксана Викторовна, начальник отдела сводной управленческой отчетности Департамента финансов ЗАО «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 за 28 июня 2016 года сроком полномочий на три года в состав Счетной комиссии избраны:

- Голубева Татьяна Борисовна, директор правового департамента ЗАО «Русагротранс»;
- Зиновьева Светлана Алексеевна, советник генерального директора АО «ПГК»;
- Сысоенко Светлана Николаевна, ведущий юрист 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.

Порядок создания и деятельности рабочих групп СОЖТ регламентирован Положением о Рабочих группах при Президиуме Союза, утвержденным решением Президиума 27 ноября 2009 года с изменениями от 14 сентября 2010 года и 19 апреля 2013 года.

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 2016 года в СОЖТ функционировали 10 Рабочих групп при Президиуме и 6 совместных Рабочих групп с участием представителей ОАО «РЖД», федеральных органов законодательной и исполнительной власти, общественных организаций.



ДЕЙСТВУЮЩИЕ РАБОЧИЕ ГРУППЫ СОЖТ

РГ по
нормотворчеству

Куратор – А. А. Дружинин

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

Куратор – И. В. Ромашов

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

Куратор – О. Ю. Букин

РГ по вопросам
тарифного регулирования
и ценообразования

Куратор –
А. Б. Лихтенфельд

РГ по эксплуатационным
вопросам

Куратор –
И. В. Чиганашкина

РГ по разработке
стратегии развития Союза
на среднесрочный
трехлетний период

Куратор – К. Л. Засов

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

Куратор – С. А. Гуцин

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

Куратор – О. Ю. Букин

РГ по развитию
технологий в сфере
оперирования
железнодорожным
подвижным составом

Куратор – Д. Н. Никитин

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

**Куратор от Союза –
 А. А. Дружинин**

РГ по вопросам финансового планирования деятельности Союза

Куратор – К. Л. Засов

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

**Куратор от Союза –
 И. В. Ромашов**

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

**Куратор от Союза –
 О. Ю. Букин**

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

**Куратор от Союза –
 А. Б. Лихтенфельд**

РГ по эксплуатационным вопросам с участием представителей ОАО «РЖД»

**Куратор от Союза –
 И. В. Чиганашкина**

Совместная с ОАО «РЖД» РГ по расчету потребного парка грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД»

**Куратор от Союза –
 О. Ю. Букин**

Совместная рабочая группа с НП «Объединение вагоностроителей»

**Куратор от Союза –
 А. Н. Гром**



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 2016 году можно отметить следующее:

- выработку консолидированной позиции для участия в публичном обсуждении проектов нормативных правовых актов, затрагивающих интересы операторов железнодорожного подвижного состава, размещенных на официальном сайте regulation.gov.ru в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;
- 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».

• Основными направлениями деятельности РГН в 2017 году являются:

- продолжение работы по подготовке предложений по основным направлениям нормативного правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, включая правила перевозок грузов на железнодорожном транспорте;

- участие в выработке предложений 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 подготовке проекта Правил проведения открытых консультаций проектов документов ОАО «РЖД» (в случае принятия соответствующего решения на заседании Координационного совета по вопросам взаимодействия ОАО «РЖД» и Союза);
- участие в формировании позиции Союза по вопросу установления налоговых льгот в законодательных актах субъектов Российской Федерации в рамках реализации положений Федерального закона от 30.11.2016 № 401-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Также планируется проведение работы по раскрытию информации о подготавливаемых ОАО «РЖД» проектах документов в целях повышения открытости деятельности естественной монополии и вовлечения в процесс принятия управленческих решений представителей операторского сообщества. Другим направлением взаимодействия с ОАО «РЖД» может стать совместное обсуждение проектов нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта в целях выработки взаимоприемлемой позиции по подготавливаемым Минтрансом России изменениям.



РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ВОПРОСАМ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

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 2016 году Рабочая группа рассмотрела:**

- Регламент подготовки принятия решений ОАО «РЖД» об установлении (изменении) уровня тарифов, сборов и платы за грузовые перевозки железнодорожным транспортом общего пользования в рамках ценовых пределов, установленных федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий;
- применение коэффициентов, определяющих границы ценового коридора, при перевозке собственными поездными формированиями, состоящими из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов;
- вопросы унификации тарифов, установленных Прейскурантом 10-01 на порожний пробег крытых вагонов;
- тарифные меры по увеличению объемов перевозок грузов в крытых вагонах и контейнерах;

- сохранение долгосрочной индексации железнодорожных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки;
- предложения по уменьшению ставки за формирование груженого и порожнего маршрутов и за формирование порожнего отправительского маршрута;
- позицию по параметрам индексации железнодорожных тарифов на 2017 год и точечным изменениям Прейскуранта № 10-01;
- позицию по проекту Тарифного руководства №3 «Правила определения сборов за подачу и уборку вагонов, маневровую работу, выполняемые ОАО «РЖД»;
- вопросы разработки нового Прейскуранта № 10-01.



РАБОЧАЯ ГРУППА ПО РАЗВИТИЮ ТЕХНОЛОГИЙ В СФЕРЕ ОПЕРИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖ- НЫМ ПОДВИЖНЫМ 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 2016 году Рабочая группа провела следующие мероприятия:

- выявлен и подготовлен перечень существующих проблем, недостатков и вопросов по развитию технологий оперирования (управления) вагонными парками;
- проведен анализ существующих технологических решений и информационных платформ, на базе которых сосредоточены имеющиеся ИТ технологии, а также выработаны предложения по их доработке; проведен анализ и выявлены проблемы доступа операторов подвижного состава к информационным системам ОАО «РЖД» и его ДЗО;
- реализация проекта «Обмен свободным парком» одобрена Президиумом Союза 25 мая 2016 года;
- реализация проекта «Детали вагонов» одобрена Президиумом Союза 19 октября 2016 года;
- предложена концепция создания информационного портала - «информационно-технологических продуктов» СОЖТ;
- подготовлены предложения по внесению изменений в «Структурированные требования к составу данных при передаче информации плательщикам и пользователям услуг железнодорожного транспорта в электронном виде», утвержденные ОАО «РЖД» от 07.04.2014 №883р;
- направлено обращение на старшего вице-президента ОАО «РЖД» Гапановича В.А. с предложением создать рабочую группу по совместной проработке комплексного информационно-транспортного продукта «Цифровой вагон».

В рамках создания совместной рабочей группы по вопросам совершенствования взаимодействия с операторами железнодорожного подвижного состава в ЦФТО – филиале ОАО «РЖД» была создана подгруппа. На совместных заседаниях обсуждались вопросы доступа операторских компаний к информационным ресурсам, вопросы электронных доверенностей, по всему парку грузовых вагонов, которыми они оперируют.



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 2016 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 (61-е и 62-е заседания) и Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (64-е и 65-е заседания).

• **В 2016 году Рабочая группа, в частности, рассмотрела**

- комплексные предложения по внесению изменений в действующие нормативные документы по ремонту и содержанию колесных пар;
- изменения в нормативную документацию к требованиям, связанным с оборудованием грузовых вагонов поглощающими аппаратами с учетом предложений Союза;
- информацию о фактах необоснованной браковки грузовых вагонов в ТОР;
- комплекс вопросов, связанных с сохранностью вагонного парка;
- позиции к повестке дня и редакции проектов протоколов заседаний Комиссии вагонного хозяйства, Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества;
- вопросы, связанные с рекламационной работой предприятий вагонного хозяйства;
- вопросы индексации стоимости услуг по ТОР Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД»;
- вопрос целесообразности введения лицензирования деятельности вагоноремонтных предприятий, мониторинг ситуации и другие вопросы.



● В 2017 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.

● Из ряда конкретных, в том числе технических вопросов, решение которых предстоит в 2017 году, необходимо отметить следующие вопросы:

1. Продолжение работы по решению спорных вопросов между ОАО «РЖД», а также предприятиями вагоноремонтного комплекса, являющимся ДЗО ОАО «РЖД» (ВРК) и компаниями-членами Союза для выработки взаимовыгодных условий в рамках их договорной работы по организации ремонта вагонов;
2. Отмена требований по обязательному оборудованию вагонов-цистерн для перевозки опасных грузов (постройки начиная с 01.01.2005г) сливными

приборами с тремя степенями защиты при проведении очередного капитального ремонта. С учетом практики использования вагонов-цистерн, оборудованных сливными приборами с тремя степенями защиты, в настоящее время считаем нецелесообразным и преждевременным ввод вышеуказанных требований;

3. Продолжение работы Союза, направленной на пересмотр со стороны ОАО «РЖД» действующих нормативов толщины гребня колесных пар грузовых вагонов в эксплуатации и при подаче под погрузку назначением на железные дороги России, а именно изменение нормативов толщины гребня в эксплуатации в пределах 24-33 мм;

4. Продолжение совместной работы Союза и ОАО «РЖД» (при поддержке со стороны Росжелдора) по вопросам, связанным с организацией технического обслуживания и текущего ремонта грузовых вагонов, а именно - выработки окончательных редакций Единого перечня АО «ВНИИЖТ» и Правил ТОР ПКБ ЦВ ОАО «РЖД». Результатами указанной работы должна стать выработка согласованных сторонами перечней неисправностей и работ по их устранению в эксплуатации и текущем отцепочном ремонте;

5. Продолжение работы по недопущению ограниченный действующего срока службы роликового подшипника (5 лет) и принятия решений о его непригодности к ремонту;

6. Проработка совместно с ОАО «РЖД» и АО «ВНИИЖТ» 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. Установка контроля позволит снять установленный со сторон ОАО «РЖД» запрет на эксплуатацию таких колесных пар.



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

Основными направлениями деятельности рабочей группы в 2016 году были:

1. Анализ существующей нормативно-правовой базы по вопросу способов, форм и механизмов доступа частных перевозчиков к инфраструктуре, а также механизмов государственного регулирования деятельности перевозчика на железнодорожном транспорте. Подготовка предложений по определению перевозочной деятельности;
2. Анализ экономических и технологических аспектов работы собственных локомотивов при перевозках грузов собственными поездными формированиями;
3. Рассмотрение целесообразности принятия типовых требований к технологическим процессам формирования и организации движения собственных поездных формирований, состоящих из локомотивов и вагонов, не принадлежащих перевозчику.

По итогам обсуждения анализа экономических и технологических аспектов работы собственных локомотивов при перевозках грузов собственными поездными формированиями (СПФ) принято решение о необходимости дальнейшего расширения данного вида перевозок, в том числе в качестве прототипа (технологической основы) функционирования частных перевозчиков. На заседании также был рассмотрен перечень существующих проблем при перевозках грузов СПФ и принято решение о необходимости обсуждения их совместно с ОАО «РЖД».

Анализ существующей нормативной правовой базы показал, что необходимые положения в нормативно-правовых актах для появления независимых перевозчиков имеются.

Для дальнейшего эффективного рассмотрения вопросов деятельности частных перевозчиков принято решение привлекать представителей АО «Федеральная пассажирская компания» к участию в заседаниях Рабочей группы для обмена опытом организации перевозок в условиях множественности перевозчиков. Соответствующее обращение направлено в АО «ФПК».

По результатам заседаний Рабочей группы принято решение о необходимости:

- проработки вопросов по возможным маршрутам пилотных проектов независимых перевозчиков на основе технологии СПФ;
- совместно с рабочей группой по нормотворчеству разработать предложения по совершенствованию нормативных актов, в том числе в части:
 - ▶ доступа к инфраструктуре,
 - ▶ необходимых изменений в тарифное руководство,
 - ▶ в антимонопольное законодательство,
 - ▶ по возможности предъявления регрессных требований по ответственности перед третьими лицами к владельцу инфраструктуры.

На протяжении 2016 года обсуждение, обмен мнениями и предложениями по перевозкам грузов собственными поездными формированиями и функционированию частных перевозчиков на регулярной основе осуществлялись в рамках рабочих встреч и электронного обмена данными.

Стоит отметить, что многие эксперты операторского сообщества, связанные с работой частных магистральных локомотивов или рассматривающие возможность развития бизнеса в данном направлении, отмечают потребность в существовании Рабочей группы по развитию частной локомотивной тяги и множественности перевозчиков. Данная потребность может быть реализована после принятия Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок.



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

Положения Устава Союза приведены в соответствие с актуальными изменениями законодательства Российской Федерации и требованиями Главного управления Министерства юстиции Российской Федерации по Москве. Также в течение 2016 года подготовлены процедурные изменения в Устав СОЖТ и изменения, связанные с совершенствованием деятельности организации.

29 сентября 2016 года на внеочередном Общем собрании членов была утверждена новая редакция Устава Союза с внесенными изменениями в целях приведения его в соответствие с требованиями законодательства. Данная редакция была зарегистрирована Главным управлением Министерства юстиции Российской Федерации по Москве 18 ноября 2016 года. Общим собранием членов Союза 27 декабря 2016 года утверждены изменения Устава Союза, связанные с процедурными вопросами работы Союза, компетенцией органов управления, и другие концептуальные изменения в Устав Союза.





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 2016 году:

- анализ предложений, представленных Минэкономразвития России, ОАО «РЖД», Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО, оценка рисков и возможностей по основным ключевым вопросам;
- опрос компаний-участников Союза по ключевым вопросам Целевой модели, анализ мнений, подготовка финальной версии позиции Союза.
- опрос компаний-участников Союза по ключевым вопросам Целевой модели, анализ мнений;

В 2017 году группа продолжает работу по проекту Целевой модели, обоснованию и разъяснению позиции Союза, в том числе с учетом поступающих предложений и замечаний по проекту.



СОВМЕСТНАЯ РАБОЧАЯ ГРУППА С НП «ОБЪЕДИНЕНИЕ ВАГОНОСТРОИТЕЛЕЙ»

Создана решением Президиума 15 апреля 2015 года (Протокол Президиума 04/2015).

- **Цель создания Рабочей группы:** создание совместного координационного органа для постоянного взаимодействия между операторским сообществом и производителями подвижного состава
- **Характер деятельности:** на постоянной основе
- **Куратор:** Член Президиума **ГРОМ Алексей Николаевич**

В 2016 году представители Рабочей группы на совместной с НП ОВС площадке отстаивали интересы операторских компаний по вопросу недопустимости инициативы ОАО «Европейская подшипниковая корпорация» об ограничении срока службы роликового подшипника в 5 лет и его непригодности к ремонту. Также было инициировано и сформировано обращение в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта, которое сдержало в 2016 году принятие административных решений и согласование новых Технических условий на роликовый цилиндрический подшипник, предполагающих их непригодность к ремонту. В рамках совместной деятельности, кроме того, были рассмотрены вопросы формирования эффективной системы сервисного обслуживания поглощающих аппаратов на сети железных дорог РФ, включая постгарантийное.

4. ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР СОЮЗА



ОБ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОМ ЦЕНТРЕ

Информационно-аналитический центр СОЖТ создан решением Президиума 1 декабря 2011 года. Основной задачей центра является формирование на базе Союза единой информационно-аналитической системы, позволяющей накапливать и обобщать информацию и знания для реализации различных регулярных и разовых продуктов Союза, в том числе для PR, GR и IR целей.

В 2015 году центр продолжил работу по сбору и анализу информации, поступающей в Союз от компаний-участников в рамках реализации положений приказа Минтранса России «Об утверждении Положения о порядке мониторинга обеспечения железнодорожным подвижным составом грузовладельцев и использования железнодорожного подвижного состава участниками перевозочного процесса» (далее – Приказ).

Приказом предусматривается предоставление через саморегулируемую организацию следующих данных:

- о предоставлении компаниями-участниками СРО грузовых вагонов для перевозок грузов по основной номенклатуре, в том числе в экспортном и внутри-российском сообщении;
- о наличии у компаний-участников СРО парка грузовых вагонов, в том числе по родам подвижного состава и его возрастной структуре;
- о средних затратах грузоотправителя при перевозке груза в грузовых вагонах компаний-участников СРО, включая плату за предоставление вагона под перевозку груза и плату за порожний пробег грузового вагона.

Сведения предоставляются ежеквартально за отчетный период и нарастающим итогом с начала года в течение месяца, следующего за отчетным.

5. АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ О ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ СОЮЗА



123557, Москва, Пресненский вал, д. 27, стр. 11
Тел./факс: (499) 253-4207, (499) 253-4208
www.raf-ko.ru

**АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ
ПО БУХГАЛТЕРСКОЙ ОТЧЕТНОСТИ**

**Саморегулируемой организации Союз участников рынка услуг
операторов железнодорожного подвижного состава
за 2016 год**

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, 105064 Москва, Гороховский пер., д.6/1, стр.1, этаж 1), состоящей из бухгалтерского баланса по состоянию на 31 декабря 2016 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 2016 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 2016 года, финансовые результаты его деятельности и движение денежных средств за 2016 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

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)

О.Н. Дмитриева
(ОИИЗ 21706001932)

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»,
ОИИЗ 11206022555

17 марта 2017 года

ПРИЛОЖЕНИЕ: РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2016 ГОДУ

В 2016 году «в плюсе» оказались ключевые показатели - погрузка **+0,6%** и грузооборот **+1,6%**. Наибольший вклад в увеличение погрузки к прошлому году внесли насыпные и навалочные грузы: строительные материалы (+7,9%), уголь (+1,9%), лесные грузы (+6,9%), удобрения (+4,0%), цветная руда (+3,1%), кокс (+5,5%), железная руда (+0,5%), зерно (+1,5%) и лом черных металлов (+0,3%).

Падение погрузки к прошлому году показали только черные металлы (-0,5%), цемент (-6,9%) и нефтяные грузы (-6,4%).

В 2016 году росту грузооборота способствовали как увеличение погрузки на экспорт, так и переориентация экспортных потоков с европейских направлений на рынки АТР, что привело к изменению средней дистанции перевозки на **+0,9%**.

Индекс промышленного производства в РФ в январе-декабре 2016 года по сравнению с январем-декабрем 2015 года составил **103,6%**, увеличившись на **3,6%**. В 2016 г. рынок подвижного состава восстановился как за счет роста грузооборота (+1,6% к 2015 г.), так и за счет высокого уровня списания вагонов: около 112 тыс. ед. (5,0 тыс. ед. в декабре 2016 г.).

При этом, значительная часть списанных вагонов не эксплуатировалась на сети (простаивала или находилась в неисправном парке) или работала неэффективно. В результате поначалу выбытие вагонов компенсировалось ростом эффективности эксплуатации парка: за счет вагонов нового поколения и оптимизации логистики типового подвижного состава. Однако с начала осени картина изменилась – на рынке возникла локальная нехватка полувагонов из-за выстраивания новой экспортной логистики на Дальнем Востоке.

По мере роста производства полувагонов и вывода неисправного парка (он составил около 26 тыс. единиц на конец 2016 года против 40 тыс. единиц на начало года) ситуация улучшалась. Таким образом, на конец года парк полувагонов вплотную приблизился к балансному состоянию, а профицит снизился до исторически минимального уровня (около 1-2% парка). По мнению экспертов, рост эффективности работы сети повысил конкурентоспособность железнодорожного транспорта и будет дополнительно способствовать росту погрузки и грузооборота на сети РЖД.

В начале 2016 года рыночная ставка аренды зачастую не позволяла своевременно проводить **техническое обслуживание вагонов**, а также выплаты по кредитам, что привело к росту неисправного парка, а также к неплатежам по договорам финансового лизинга и дефолту контрактов перед банками. Уход избыточного парка с сети РЖД дал старт восстановлению ставок аренды на вагоны уже в 3 квартале 2016 года. На конец года ставки выросли до 900 руб./сутки, что активизировало закупку подвижного состава нового поколения. Выпуск вагонов заводами СНГ вырос в декабре 2016 года на 40% к прошлому году и составил 5,3 тыс. вагонов. Всего за прошедший год в СНГ было произведено около 40 тыс. вагонов (+30% к уровню 2015 г.).

В 2017 году ожидается наступление баланса спроса и предложения на рынке вагоностроения, при этом, по мнению ряда экспертов, достигнутое равновесие будет иметь долгосрочный характер.

Пиковое списание полувагонов закончилось в 2016 году. Списание в 2017-2019 гг. будет составлять в среднем 30-40 тыс. вагонов в год. Вагоностроители смогут покрывать этот уровень выбытия и дополнительно производить вагоны для обеспечения запланированного РЖД роста грузооборота (1,0-1,5% в год).

Рынок перешел от количественного роста к качественным улучшениям продукции. Количество производителей подвижного состава сократилось почти вдвое в сравнении с рекордным 2012 годом. В первую очередь, с рынка ушли те компании, для которых производство вагонов было не основным видом деятельности, а также те предприятия, на которых не было освоено инновационное производство.

В 2017 году на рынок выйдут новые виды **инновационного подвижного состава**, которые ожидаемо могут занять до 100% в структуре производства в своих сегментах рынка: специализированные платформы, крытые вагоны, ряд моделей химических цистерн. Аналогичная ситуация уже происходила в сегменте полувагонов: доля производства моделей нового поколения выросла в 2016 году до 100% по мере разгона инновационных мощностей.



ПОГРУЗКА НА СЕТИ ОАО «РЖД»

Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2016 году составила 1 млрд 222 млн 300 тыс. тонн, что на 0,6% больше, чем за 2015 год. Грузооборот составил 2 трлн 342 млрд 300 млн тарифных тонно-км (рост 1,6%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии — 2 трлн 997 млрд 500 млн тонно-км (рост 1,4%),



Уголь

Уголь в 2016 году вышел на второе место по абсолютному приросту погрузки, многократно побив исторические рекорды. Всего за год по железной дороге было отправлено 331,1 млн т угля, что на 1,9% выше уровня 2015 г.

Ключевой драйвер роста – экспорт: внутренние перевозки угля сократились на 4%, тогда как экспортные выросли почти на 9%. При этом рост перевозок угля на экспорт наблюдался как при высоких мировых ценах во второй половине 2016 года, так и при низких – в первой.

Основными странами-импортерами, нарастившими отгрузку угля из России в 2016 г. по отношению к предыдущему году, стали Китай (в 1,5 раза), Южная Корея (+40%), Украина (+30%) и Индия (в 2 раза).

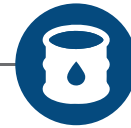
В среднесрочной перспективе перевозки угля будут оставаться на высоком уровне при сохранении благоприятной мировой конъюнктуры. Стоит отметить, что на мировом рынке к качеству угля предъявляются высокие требования, российская продукция и м в целом вполне соответствует.



Черные металлы и железная руда

В 2016 году динамика поставок черных металлов к прошлому году менялась от месяца к месяцу: от -15% до +10% в зависимости от мировой политической ситуации и ввода ограничительных мер со стороны стран-импортеров. Всего за год по железной дороге было отправлено 71 млн т черных металлов, что на 0,5% ниже уровня 2015 года.

На протяжении всего года экспортные перевозки росли (+4%) преимущественно за счет поставок в Италию. Турецкий рынок был потерян, а многочисленные пошлины и ограничения стран-импортеров



Нефтяные грузы

Перевозки нефти и нефтепродуктов снижались второй год подряд. Всего за 2016 год по железной дороге было отправлено 236,2 млн т нефтяных грузов, что на 6,4% ниже уровня 2015 г. и на 8,5% ниже уровня 2014 г.

Основное падение перевозок пришлось на мазут – его погрузка на сети РЖД снизилась на 12 млн т пропорционально падению производства. Такая ситуация вызвана налоговым маневром, в результате которого экспорт темных нефтепродуктов из России стал менее привлекательным, а экспорт сырой нефти трубопроводным транспортом вырос.

К 2020 году перед нефтяными компаниями стоит задача увеличить глубину переработки до 90%. По мере появления на рынке все большей линейки нефтепродуктов высокого качества железная дорога сможет вернуть часть нефтяных грузов обратно. Цистерны будут использоваться для сохранения исходных характеристик грузов во избежание потери качества в результате смешивания в трубе. Текущий парк нефтеналивных цистерн был закуплен в основном в 2000-е годы и уже успел избавиться от финансовой нагрузки.

Таким образом, операторы могут снизить ставки аренды на нефтеналивные цистерны, что позволит улучшить экономику перевозок нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом. Тем не менее, в среднесрочной перспективе существенных улучшений в сегменте железнодорожных перевозок нефти и нефтепродуктов не ожидается.



на металлопродукцию препятствовали дальнейшему развитию перевозок. Во многом поэтому экспортное направление не компенсировало падение спроса на внутреннем рынке (на 5%). Однако ситуация начала исправляться в конце года. В декабре погрузка черных металлов на сети РЖД выросла на 5% относительно уровня прошлого года и составила 6,2 млн тонн. В краткосрочной перспективе, если тенденция к восстановлению экспортного грузопотока сохранится, перевозки черных металлов могут вырасти.

Поставки руды в 2016 году зависели от поставок черных металлов на экспорт. Всего за год по железной дороге было отправлено 109,5 млн т руды, что на 0,5% выше уровня 2015 года. Российские компании старались направить на экспорт готовую металлопродукцию с большей добавленной стоимостью, но, когда это сделать не удавалось, на экспорт отправлялись излишки руды. В те же месяцы, когда рос экспортный грузопоток черных металлов, увеличивалась погрузка руды на внутренних направлениях. В декабре погрузка на сети РЖД сократилась на 2,2% относительно уровня прошлого года и составила 9,0 млн тонн.

За 2016 год внутренние перевозки сократились на 2%, тогда как экспорт вырос на 10%. Странами-импортерами, нарастившими поставки российской руды, стали Италия, Финляндия и Польша.

В настоящее время нет предпосылок к существенному увеличению погрузки железной руды. Возможен небольшой рост на внутренних направлениях для обеспечения экспорта черных металлов.





Строительные грузы и цемент

Строительные грузы в 2016 году заняли первое место по абсолютному приросту погрузки: 141,0 млн т строительных грузов (+7,9%), тогда как перевозки цемента упали до исторического минимума за последние 15 лет: 26,7 млн т цемента (-6,9%).

Перевозки строительных грузов на сети РЖД в первом полугодии 2016 года росли на 20% к уровню прошлого года. Однако напряженная ситуация с подачей подвижного состава осенью привела к их сокращению относительно объемов 2015 года. В декабре погрузка строительных грузов упала до минимального значения за последние 15 лет для данного месяца: до 8,4 млн т (-10,6% к декабрю 2015 г.). Погрузка цемента также была на рекордно низком для декабря уровне: 1,3 млн т (-13,3%).

В 2016 году рост перевозок строительных грузов к прошлому году произошел за счет увеличения погрузки на внутренних направлениях на 9 млн тонн. Одним из факторов роста стало введение обязательной сертификации импортных строительных материалов и, как следствие, уменьшение импорта год к году на 2 млн т. Однако основной вклад в увеличение погрузки внесла реализация крупных инфраструктурных проектов: Керченского моста, трассы М-11 «Москва – Санкт-Петербург», железнодорожной линии в обход Украины и др.

В краткосрочной перспективе ожидается увеличение погрузки строительных грузов к прошлому году. Этому будет способствовать рост предложения полувагонов за счет двукратного увеличения их производства в конце 2016 года.





Зерно

Несмотря на самый большой в истории России урожай – 119 млн т в 2016 году – перевозки с начала текущего сельскохозяйственного года (3 и 4 кв. 2016 г.) оставались на уровне прошлого года. За 2016 год по железной дороге было отправлено 19 млн тонн зерна, что всего на 1,5% выше уровня 2015 года. В декабре погрузка зерна и продуктов перемолота на сети РЖД также осталась на уровне прошлого года и составила 2,1 млн тонн.

При этом внутренние перевозки за 2016 год к прошлому году выросли на 5%, а экспортные сократились на 1%. Производители откладывали продажи в ожидании улучшения цен на мировом рынке и погодных условий для организации морских перевозок, а также в надежде усиления позиций на рынках АТР (рост поставок зерна в Китай).

В краткосрочной перспективе ожидается увеличение экспорта как из-за переноса декабрьской перевалки, так и с учетом необходимости реализации излишков зерна.



ПАРК ГРУЗОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА СЕТИ ОАО «РЖД»

По итогам 2016 года общий парк вагонов на сети РЖД составил 1 072 827 единиц грузовых вагонов. Парк полувагонов составил 474 479 единиц, цистерн – 259 031 единиц. Рабочий парк вагонов уменьшился на 8,2% к декабрю 2015 года. В 2016 году объем реализации грузовых вагонов всех видов в Российской Федерации составил 35 129 единиц, что на 31% выше показателей 2015 года.

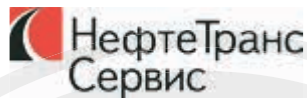
В общей структуре производства грузовых вагонов наибольшую долю традиционно заняли универсальные полувагоны. По итогам 2016 года их было выпущено порядка 20,99 тыс. единиц, что больше результата 2015 года на 29%. В сегменте специализированного подвижного состава лидерами по реализации стали хопперы-зерновозы (4,3 тыс. ед., рост в 2,1 раза) и цистерны для перевозки химических грузов (2,5 тыс. ед., рост в 2,4 раза). Спрос в 2016 году на нефтебензиновые цистерны и цистерны для СУГ были «антирекордными» – 70 единиц (-90%) и 160 единиц (-68%) соответственно.

По итогам 2016 года порядка 70% от общего выпуска грузовых вагонов в РФ были изготовлены на тележках с повышенной осевой нагрузкой 25 тс, что на 15 п.п. выше показателей аналогичного периода 2015 года.

АРЕНДНЫЕ СТАВКИ

Аренда грузовых вагонов в России с лета 2016 года подорожала. Самый высокий всплеск цен пришелся на наиболее массовый вид грузового подвижного состава – полувагоны. Суточная ставка на них выросла на 50-80% по отношению к ценам июля текущего года, в отдельных случаях достигая 1250-1300 рублей за вагон. В начале года аренда полувагона была всего 500-600 рублей в сутки.

КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА



АО «НефтеТрансСервис»

Адрес: 117105 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 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 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: 119180 Москва, ул. Малая Якиманка, д.10

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: 105064 Москва,
ул. Старая Басманная, д.12, стр.1

Телефон: +7 (495) 663-01-01

Факс: +7 (495) 262-96-18

E-mail: office@pgkweb.ru

Сайт: pgkweb.ru

Генеральный директор Букин Олег Юрьевич

Дата вступления в СОЖТ: 28.01.2010



АО «СГ-транс»

Адрес: 119048 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

КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА



АО «Спецэнерготранс»

Адрес: 123458 Москва,
ул. Маршала Прошлякова, д.30,

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



ЗАО «Евросиб СПб-ТС»

Адрес: 197046 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



АО «ФГК»

Адрес: 107078 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



ЗАО «Компания «РУССКИЙ МИР»

Адрес: 115093 Москва,
1-й Щипковский переулок, д.3

Телефон: +7 (495) 787-09-01

Факс: +7 (495) 787-09-14

E-mail: oteko@oteko.ru

Сайт: oteko.ru

Генеральный директор Мишаль Литвак

Дата вступления в СОЖТ: 04.08.2010



ЗАО «Альянс Транс-Азия»

Адрес: 109044 Москва,
переулок Маяковского, д.11

Телефон: +7 (495) 640-22-50

E-mail: info@dvalliance.ru

Сайт: dvtg.ru

Генеральный директор Гусев Виктор Григорьевич

Дата вступления в СОЖТ: 11.05.2011



ЗАО «Промтрансинвест»

Адрес: 121087 Москва, ул. Барклая, д.6, стр.5

Телефон: +7 (495) 660-46-25

Факс: +7 (495) 660-46-27

Генеральный директор ООО «УК «НТС» -
управляющей организации

ЗАО «Промтрансинвест» Поляков Артем Игоревич

Дата вступления в СОЖТ: 29.01.2015

КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА



ЗАО «РТХ-Логистик»

Адрес: 115432 Москва,
проспект Андропова, д. 18, корп. 1

Телефон/факс: +7 (495) 921-05-70;
+7 (495) 921-05-71

E-mail: info@railtransholding.com

Сайт: railtransholding.com

Генеральный директор Шпак Сергей Александрович

Дата вступления в СОЖТ: 27.11.2009



ООО «ИСТ Транс»

Адрес: 119048 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



ЗАО «Русагротранс»

Адрес: 107014 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@rusagrotrans.ru

Сайт: rusagrotrans.ru

Генеральный директор Хегай Виктор Николаевич

Дата вступления в СОЖТ: 04.08.2010



ООО «ЛУКОЙЛ-Транс»

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

Телефон: +7 (495) 980-33-00

Факс: +7 (495) 620-88-37

E-mail: lukoil-trans@lukoil.com

Сайт: lukoil-trans.lukoil.ru/

Генеральный директор
Крыхивский Михаил Николаевич

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2015



ООО «Газпромтранс»

Адрес: 108814 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 «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: Российская Федерация, Ленинградская область, Тихвинский район, город Тихвин

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 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 Марина Игоревна

Дата вступления в СОЖТ: 11.03.2015



ООО «ТрансЛес»

Адрес: 105066 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



ООО «Транс-Логик Трост»

Адрес: 105082 Москва, ул. Бакунинская, д.69, стр.1

Телефон/факс: +7 (495) 631-40-86

E-mail: office@translogitrust.ru

Генеральный директор Котельникова Татьяна Андреевна

Дата вступления в СОЖТ: 15.04.2015



ООО «Трансойл»

Адрес: 197046 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 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 Екатеринбург, ул. Хохрякова, д. 10
Телефон/факс: +7 (343) 385-09-87, +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



ООО «Фирма «Трансгарант»
Адрес: 115035 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
Лесников Дмитрий Васильевич
Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009



ООО «Эн+Логистика»
Адрес: 121096, город Москва,
улица Василисы Кожиной, дом 1,
подъезд 3, этаж 3
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



ПАО «Совфракт»
Адрес: 129090 Москва,
Олимпийский проспект, д. 14
Телефон: +7 (495) 258-27-41
Факс: +7 (495) 258-28-84
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



ПАО «ТрансКонтейнер»
Адрес: 125047 Москва,
Оружейный переулок, д. 19
Телефон: +7 (495) 788-17-17
Факс: +7 (499) 262-75-78
E-mail: trcont@trcont.ru
Сайт: trcont.ru
Генеральный директор Баскаков Петр Васильевич
Дата вступления в СОЖТ: 27.11.2009

КОНТАКТЫ

АППАРАТА СОЮЗА

Исполнительный директор
Дружинин Алексей Александрович

тел.: +7(495) 290 36 27,

факс: +7(495) 788 60 41

E-mail: Druzhinin@railsovet.ru

**Руководитель подразделения
по нормотворчеству
и стратегическому развитию**
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**
Ананьин Сергей Олегович

тел.: +7(495) 290 36 27, вн. 215

E-mail: AnaninSO@railsovet.ru

Главный бухгалтер
Злобина Ольга Михайловна

тел.: +7(495) 788 05 75, вн. 3495

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(495) 290 36 27, вн. 209

E-mail: PR@railsovet.ru



СОЖТ

*Союз операторов
железнодорожного
транспорта*

Москва, 2017 год
www.railsovet.ru