



СОЖТ

СОЮЗ ОПЕРАТОРОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА

ГОДОВОЙ ОТЧЁТ
2022

СОДЕРЖАНИЕ

Обращение Председателя Президиума Союза.....	4	Исполнительный директор Союза.....	88
Обращение Исполнительного директора Союза.....	6	Ревизионная комиссия Союза.....	89
О Союзе.....	8	Счётная комиссия Союза.....	90
Миссия, цели.....	9	Рабочие группы Союза.....	92
Состав участников Союза.....	10	Рабочая группа по нормотворчеству.....	94
Приоритетные направления деятельности в 2022 году.....	14	Рабочая группа по вопросам тарифного регулирующего и ценообразования.....	96
Ключевые мероприятия и результаты 2022 года.....	16	Рабочая группа по эксплуатационным вопросам.....	98
В области нормативного регулирования.....	17	Рабочая группа по стратегическим вопросам развития рынка операторских услуг.....	100
В области эксплуатации и ремонта грузовых вагонов.....	31	Рабочая группа по развитию технологий в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом.....	101
В области стратегических направлений развития железнодорожного транспорта.....	38	Рабочая группа по вопросам развития контейнерных перевозок.....	103
В области тарифной политики.....	40	Рабочая группа по вопросам финансового планирования деятельности Союза.....	105
Международная деятельность.....	44	Экспертная группа по вопросам стандартизации и технической политики.....	106
О взаимодействии ОАО «РЖД» и Союза.....	52	Присутствие в СМИ.....	108
Об участии Союза в некоммерческих организациях.....	56	Динамика упоминания СРО Союз операторов железнодорожного транспорта в СМИ (по данным SCAN-Interfax).....	109
Торгово-промышленная палата Российской Федерации.....	57	Количество упоминаний Союза в СМИ.....	109
Российский союз промышленников и предпринимателей.....	58	Динамика упоминаний Союза в СМИ.....	110
Международный Координационный совет по трансъевразийским перевозкам.....	59	Ключевые источники, 2022 год (по данным SCAN-Interfax).....	111
Союз вагоноремонтных предприятий.....	61	Приложение: Российский рынок железнодорожных перевозок в 2022 году.....	112
Система органов управления и надзора.....	62	Погрузка грузов по сети ОАО «РЖД».....	113
Общее собрание членов Союза.....	63	Грузооборот, объём перевозок и средняя дальность.....	115
Ключевые решения общих собраний членов Союза в 2022 году.....	64	Погрузка важнейших грузов.....	116
Президиум Союза.....	66	Аудиторское заключение.....	128
Состав Президиума Союза.....	67	Контакты участников Союза.....	132
Основные проблемные вопросы, рассмотренные Президиумом Союза в 2022 году.....	69	Контакты аппарата Союза.....	141

Обращение Председателя Президиума Союза



РОМАШОВ
Игорь Валерьевич

Председатель Президиума Союза

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

В 2022 году события на мировой политической арене, сопровождавшая их рыночная турбулентность, антироссийские санкции и необходимые изменения в российской экономике внесли значительные коррективы в ритмичность функционирования системы железнодорожного транспорта. Мы столкнулись с ранее неизвестными нам явлениями: закрытие перевозок по целому ряду направлений, захваты вагонов на иностранных территориях, проблемы проведения платежей, сложности в обеспечении производства или ремонта вагонов отдельными комплектующими «с иностранным элементом».

Сложившаяся макросреда определила ключевое требование к работе операторских компаний в текущих условиях – не просто своевременное реагирование на возникающие вызовы, но в первую очередь работа на опережение, что потребовало активного присутствия Союза на различных площадках, а также тесного взаимодействия с государственными органами.

Важно отметить, что благодаря чётко структурированной позиции операторского сообщества, своевременному реагированию на проблемы, а также конструктивному взаимодействию с регулирующими органами власти – прежде всего, с Минтрансом России и ФАС России – нам зачастую удавалось находить взаимоприемлемые реше-

ния, сохраняющие конкурентный статус рынка предоставления вагонов.

Примером слаженной работы в крайне непростых условиях может служить создание технологического альянса между всеми участниками перевозок в рамках организации эффективного взаимодействия и оптимизации работы по организации перевозки контейнеров в полувагонах из Дальневосточных портов.

Оперативный обмен информацией о парке вагонов, тесное взаимодействие в связи с изменением эксплуатационной обстановки, совместное решение вопросов технического обслуживания и ремонта вагонов, поставок запчастей, в том числе кассетных подшипников, выполнение плана погрузки и совместная организация предоставления вагонов позволили нам устоять в очень непростое время.

Аналитические и содержательные ресурсы операторского сообщества, практика кооперации интеллектуальных усилий позволили создать в текущем году на базе Проектного офиса СРОЖТ структуру с функциями информационно-ценового агентства – Информационный центр операторов в (ИЦО). Аналитический продукт ИЦО уже в полной мере выступает альтернативой многим другим исследованиям, представленным на рынке, и заменой ушедшим.

Сегодня операторские компании представляют разные сегменты рынка с точки зрения родов и особенностей подвижного состава, направлений перевозок, клиентской базы, логистики. Время показывает, что объединение усилий различных по специализации компаний является не только возможным, но и необходимым условием для эффективной защиты общих интересов.

В этой связи очень важно укреплять нарабатанный авторитет Союза и умножать накопленный опыт и компетенции, позволяющие эффективно решать возникающие вопросы в сегодняшних крайне сложных экономических и геополитических условиях.

Союз рассматривается Правительством Российской Федерации, федеральными органами исполнительной власти как один из основных консолидаторов позиции операторского сообщества. Представители Союза входят в состав правительственных комиссий, участвуют в работе ряда международных организаций. На высоком уровне построена коммуникация с федеральными органами исполнительной власти, ОАО «РЖД» и регуляторами в части тарифного регулирования, формирования нормативно-правовой базы в области перевозочной деятельности, оценки инфраструктурных проектов. Сегодня практически все острые вопросы в области перевозочной деятельности рассматриваются на уровне правительства с привлечением Союза. Именно поэтому нам так необходима обратная связь по рассматриваемым вопросам и существующим проблемам от всех компаний, входящих в Союз.

На 2023 год перед операторским сообществом продолжают быть актуальными задачи по разрешению назревших проблем страхования подвижного состава при осуществлении перевозок, защите интересов операторских компаний. Все эти темы, равно как и традиционные вопросы (оперативная работа с ОАО «РЖД», выработка новых технологий, совершенствование нормативной базы), не теряют своей актуальности и требуют от Союза и операторских компаний максимальной включённости в отраслевые процессы.

Обращение Исполнительного директора Союза



САНКОВСКИЙ
Игорь Святославович

Исполнительный директор Союза

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

В 2022 году, в условиях недружественных действий иностранных государств и международных организаций в отношении российских товаропроизводителей, железнодорожная отрасль столкнулась с беспрецедентным изменением вагонопотоков, остановкой перевозок грузов по ряду направлений, уходом с российского рынка иностранных компаний, ужесточившимися санкциями. В свете происходящих событий Союзу пришлось проявлять компетенции, превышающие реализованные им даже в предыдущий непростой 2021 год.

В целях недопущения задержек вагонов российских операторов на территории недружественных стран Союз обеспечил взаимодействие с ОАО «РЖД» в части получения и предоставления оперативной информации о возникающих рисках (нахождение подвижного состава на территориях государств, поддерживавших антироссийские санкции, иные подобные риски). Оперативное взаимодействие потребовалось и на уровне Росжелдора, Торгово-промышленной палаты России, РСПП, Минфина России, Минобороны России, МИД России, Банка России, куда Союз направлял обобщённые предложения членов Союза о поддержке операторских компаний в текущих кризисных условиях, а также замечания в отношении отдельных решений, принятых государственными регуляторами (в том числе о повышении ключевой ставки до 20 %).

Отдельно хочу отметить конструктивный диалог с Минтрансом России и Росжелдором по ряду проблем как в сфере нормативного отраслевого регулирования, так и обеспечения возможности эксплуатации подвижного состава.

Союз активно участвовал в процессе разработки таких документов, как проект приказа Росжелдора «Об утверждении Правил пономерного учёта железнодорожного подвижного состава и контейнеров», при этом были учтены замечания и предложения Союза. Отдельная большая совместная работа была проведена в связи с санкционным давлением на производителей кассетных подшипников. Так, в феврале 2022 года возник вопрос необходимости выработки мер поддержки в текущей ситуации владельцев подвижного состава, оборудованного подшипниками кассетного типа. Именно на площадке Союза были выработаны конкретные предложения в отношении решений возникших проблем с дефицитом на сети исправных подшипников кассетного типа. Общими усилиями, при тесном взаимодействии с изготовителями, поставщиками, ремонтными предприятиями, ОАО «РЖД», научными организациями и органами исполнительной власти к середине IV квартала 2022 года удалось снять часть основных вопросов, касающихся организации поставок подшипников для ремонта колёсных пар грузовых вагонов, что позволило к началу 2023 года начать в массовом порядке вывод подвижного состава из вынужденного простоя. Работа по этому направлению продолжается.

В зоне внимания Союза находились и вопросы, которые традиционно являются предметом диалога на различных отраслевых площадках. Более того, обо-

стрившаяся экономическая ситуация в стране, повлиявшая в том числе и на железнодорожный транспорт, сделала более видимыми старые проблемы отрасли. Сюда можно отнести и инфраструктурные ограничения сети РЖД, которые ввиду перенаправления вагонопотока на Восток стали чувствоваться ещё острее, и ряд недостатков нормативно-правовой базы, и недостаточное информационное обеспечение участников перевозочного процесса, а также попытки избыточного регулирования операторской деятельности. Все эти темы требовали от Союза концентрации всех своих умений.

По итогу года можно сказать, что многие задачи были решены, многие остаются в переговорном поле, где Союз продолжает отстаивать интересы операторского сообщества. Очевидно, что в 2023 году перед Союзом стоит задача сохранить и преумножить свои компетенции и ресурсы, наращивая возможности по защите операторских компаний, в том числе на основе чуткого реагирования на изменения в отраслевых процессах и системных явлениях в экономике.

Полное наименование:

Саморегулируемая организация
Союз участников рынка услуг
операторов железнодорожного
подвижного состава

Сокращённое наименование:

СРО Союз операторов
железнодорожного транспорта

**Полное наименование
на английском языке:**

Self-regulating Organization Union
of Railway Operators Market

**Сокращённое наименование
на английском языке:**

SRO Union of Railway Operators
Market

Адрес:

105005, Москва, Плетешковский
пер., д. 3, стр. 2, этаж 3, помещ. 1

Адрес страницы в интернете:

www.railsovet.ru

**Дата государственной
регистрации:**

15 июля 2009 г.

**Основной государственный
регистрационный номер (ОГРН):**

109 779 901 1892

МИССИЯ, ЦЕЛИ

О Союзе

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

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

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

20 апреля 2011 г. Союзом получен статус саморегулируемой организации (СРО) в железнодорожной отрасли.

Направления деятельности

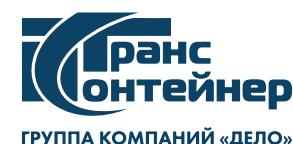
Решение проблем совершенствования нормативно-правовой и тарифной базы грузовых перевозок, технологий управления перевозочным процессом с учётом интересов всех участников рынка железнодорожных перевозок. Союз сегодня является одной из наиболее авторитетных отраслевых организаций, обеспечивающих ведение конструктивного диалога операторов подвижного состава с ОАО «РЖД» и регулирующими государственными органами.

Цели

1. Совершенствование правовых, экономических и технологических основ организации деятельности операторов подвижного состава.
2. Развитие рынка услуг по оперированию подвижным составом, совершенствование его государственного регулирования и порядка взаимодействия с перевозчиками и владельцами инфраструктуры.
3. Формирование благоприятных условий для привлечения инвестиций в развитие железнодорожного транспорта.
4. Создание условий для обновления парка подвижного состава в Российской Федерации.
5. Организация на основе саморегулирования эффективной системы обеспечения потребностей экономики Российской Федерации услугами по организации перевозок грузов в железнодорожном подвижном составе, принадлежащем операторам.
6. Развитие системы саморегулирования в сфере деятельности операторов железнодорожного подвижного состава.

СОСТАВ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА

По состоянию на 31 декабря 2022 г. в состав Союза входит 30 компаний – операторов железнодорожного подвижного состава:



Публичное акционерное общество
«ТрансКонтейнер»



Акционерное общество
«Евросиб СПб – транспортные системы»



Акционерное общество
«Национальная Транспортная Компания»



Акционерное общество
«Нефтетранспорт»



Акционерное общество
«НефтеТрансСервис»



Акционерное общество
«Новая перевозочная компания»



Акционерное общество
«Первая грузовая компания»



Акционерное общество
«Рефсервис»



Акционерное общество
«СГ-транс»



Акционерное общество
«Уголь-Транс»



Общество с ограниченной ответственностью
«Атлант»



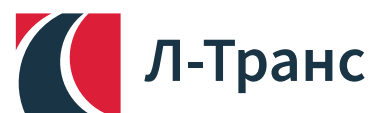
Общество с ограниченной ответственностью
«Газпромтранс»



Общество с ограниченной ответственностью
«Грузовая компания «Новотранс»



Общество с ограниченной ответственностью
ООО «Смарт Контейнер»



Общество с ограниченной ответственностью
«Л-Транс»



Общество с ограниченной ответственностью
«ЛУКОЙЛ-Транс»



Общество с ограниченной ответственностью
«Мечел-Транс»



Общество с ограниченной ответственностью
«Модум-Транс»



Общество с ограниченной ответственностью
«Нефтехимическая транспортная компания»



Общество с ограниченной ответственностью
«Первый промышленный оператор»



Общество с ограниченной ответственностью
«РЕИЛГО»



Общество с ограниченной ответственностью
«Русагротранс»



Общество с ограниченной ответственностью
«РэйлСпецТранс»



Общество с ограниченной ответственностью
«Спецтрансгарант»



Общество с ограниченной ответственностью
«ТехноТранс»



Общество с ограниченной ответственностью
«ТрансЛес»



Общество с ограниченной ответственностью
«Трансойл»



Общество с ограниченной ответственностью
«УГМК-Транс»



Общество с ограниченной ответственностью
«Уральский Подвижной Состав»



Общество с ограниченной ответственностью
«Фирма «Трансгарант»

По состоянию на 31 декабря 2022 г. на долю компаний – членов Союза в совокупности приходится около **60 % парка** грузовых железнодорожных вагонов (или 731 тыс. вагонов), зарегистрированного на территории Российской Федерации.

Постоянно действующим коллегиальным органом управления Союза является Президиум Союза. В его состав входит **16 человек**, из которых не менее 1/3 являются независимыми членами. Президиум Союза избирается сроком на **3 года**.

В Союзе функционируют **7 рабочих групп и Экспертная группа по вопросам стандартизации и технической политики***, в заседаниях которых принимают участие ведущие специалисты компаний-участников, а также эксперты транспортной отрасли.

*Перечень рабочих групп был утверждён решением Президиума Союза от 06 октября 2022 г.

60 %
парка приходится
на долю компаний – членов СОЖТ

731 000
вагонов насчитывает парк

3
года – срок, на который
избирается Президиум Союза

16
человек – количественный
состав Президиума Союза

7
рабочих групп, в заседаниях
которых принимают участие
специалисты компаний-
участников и эксперты
транспортной отрасли

1
Экспертная группа
по вопросам стандартизации
и технической политики

Приоритетные направления деятельности в 2022 году

Формирование и реализация антикризисных решений, направленных на поддержку операторского бизнеса в условиях осложнения эксплуатационной обстановки на сети, изменения логистических потоков, обусловленных проведением специальной военной операции и введением антироссийских санкций.

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 сохранение и привлечение дополнительных объёмов перевозок грузов.

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

- участия в вопросах обеспечения вывоза и доставки грузов в интересах грузовладельцев в условиях изменения логистических потоков и инфраструктурных ограничений;
- формирования государственной политики и нормативно-правового регулирования в области железнодорожного транспорта;
- реализации мероприятий, направленных на совершенствование нормативно-правовой и технологической базы, регламентирующей правила эксплуатации грузового железнодорожного подвижного состава, включая вопросы гармонизации и актуализации железнодорожного законодательства, в том числе в сфере контейнерных перевозок;

- проводимого публичного обсуждения и независимой антикоррупционной экспертизы проектов нормативных правовых актов на сайте www.regulation.gov.ru;
- участия в мероприятиях в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере железнодорожного транспорта;
- информационного обмена при нарушении условий перевозок;
- увеличения доли маршрутных отправок при перевозках грузов и порожних вагонов;
- увеличения пропускной способности Восточного полигона/Северо-Восточного/Северо-Кавказского полигонов сети российских железных дорог;
- выстраивания технологий, направленных на улучшение эксплуатационной работы на сети дорог и отдельных станциях ОАО «РЖД»;
- совершенствования планирования контейнерных перевозок;
- продвижения антикризисных инициатив Союза;
- разработки мер, направленных на увеличение пропускной способности пограничных переходов и портов;
- реализации задач по обеспечению вывоза контейнеров с импортным грузом из портов Дальнего Востока.

Взаимодействие с ФАС России, иными причастными федеральными органами

и ОАО «РЖД» по вопросам совершенствования тарифной системы.

Подготовка предложений, направленных на повышение эффективности использования подвижного состава/контейнеров.

Взаимодействие с ЦФТО – филиалом ОАО «РЖД» по вопросам: условий информационного обслуживания; расширения перечня доступной информации для владельцев подвижного состава на базе расширенного доступа к информации, хранящейся в системах ОАО «РЖД»; обеспечения контроля за сохранением объёма и качества информационных услуг, оказываемых ОАО «РЖД» операторским компаниям.

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

Развитие механизмов повышения открытости деятельности Союза и совершенствование взаимодействия с объединениями, деятельность которых

осуществляется в смежных с операторами сегментах (объединения вагоностроителей и вагоноремонтных предприятий, операторов, экспедиторов, грузоотправителей, Ассоциация морских торговых портов, Ассоциация «Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖТ), СРО Ассоциация «Промжелдортранс», Международный Координационный совет по трансевразийским перевозкам (КСТП), Комиссия по транспорту и транспортной инфраструктуре при РСПП).

Сотрудничество с Техническим комитетом по стандартизации «Контейнеры» (ТК 246), включающее в себя комплексное рассмотрение вопросов обобщения в стандартах лучших практик в области логистики в увязке с правилами эксплуатации контейнеров и обеспечения сохранности грузов для последующего их распространения в практической деятельности.

Взаимодействие с Техническим комитетом по стандартизации № 045 «Железнодорожный транспорт» (ТК 045) по вопросам разработки и изменения национальных и межгосударственных стандартов в сфере железнодорожного транспорта.

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

КЛЮЧЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ 2022 ГОДА



В области нормативного регулирования

Среди нормативных правовых актов, рассмотренных с участием Союза в 2022 году, наиболее значимыми для деятельности операторов железнодорожного транспорта стали следующие:

Федеральный закон от 14 марта 2022 г. № 56-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Союз неоднократно в прошлом указывал Минтрансу России на неоднозначный статус нормативных документов Совета СНГ по железнодорожному транспорту, а также на необходимость внесения изменений в законодательство, наделяющих Росжелдор правом издания правил пономерного учёта вагонов. В 2022 году пожелания Союза были учтены: 10 марта 2022 г. в Государственную Думу Правительством РФ был внесён законопроект, предусматривающий в числе прочего внесение изменений

в статью 3 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», установив право Минтранса России определять особенности применения на территории Российской Федерации актов Совета, а также иных международных организаций в области железнодорожного транспорта (например, ОТИФ, МСЖД). Также законом устанавливалось требование об обязательном прохождении железнодорожным подвижным составом пономерного учёта.

Федеральный закон от 15 апреля 2022 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Непосредственно после введения недружественными странами ограничений в адрес Российской Федерации и российских организаций Минтранс России запросил позицию Союза

о необходимых законодательных мерах по минимизации последствий таких введённых ограничений. Среди предложений Союза, направленных в ответ на данный запрос было:

- прекращение обязанности по уплате лизинговых платежей в отношении утраченных на территории недружественных государств вагонов, а в отношении вагонов, временно удерживаемых на указанных территориях, – до момента фактического возвращения вагонов на территорию РФ;
- снятие ограничений на возможность использования временно ввезённых в качестве транспортного средства международной перевозки контейнеров во внутренних перевозках по территории России.

Минтранс России принял предложения Союза в работу. Был подготовлен проект федерального закона, в котором в числе прочего предлагалось:

- установить, что Правительство Российской Федерации в 2022 году вправе принимать решения, предусматривающие особенности исполнения договоров финансовой аренды (лизинга) железнодорожного подвижного состава, контейнеров;
- установить, что контейнеры, перевозимые на железнодорожных транспортных средствах могут многократно в пределах срока временного ввоза использоваться для внутренних перевозок по территории Российской Федерации.

Союз согласовал данную редакцию. 31 марта 2022 г. Правительством Российской Федерации в Государственную Думу внесён законопроект № 98359-8 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (об обеспечении устойчивой работы транспортно-комплекс и поддержки субъектов предпринимательской деятельности в условиях внешнего санкционного давления).

При этом внесённый в Государственную Думу документ не содержал положения о праве Правительства Российской Федерации устанавливать особенности исполнения договоров финансовой аренды (лизинга) железнодорожного подвижного состава, контейнеров.

Союз обратился к председателю Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры с просьбой включить в законопроект данное ранее согласованное положение.

Замечание Союза было учтено. и в принятый федеральный закон вошли и положения об установлении особенностей исполнения договоров лизинга вагонов.

проводился до 28 января 2022 г. Основное замечание Союза к проекту ПТЭ заключалось в следующем: проектом ПТЭ предусмотрена необходимость разработки и принятия владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего

пользования более 200 поддерживающих документов (порядки, требования и т.п.), при том, что действующие ПТЭ наделяли полномочиями по принятию таких документов федеральные органы исполнительной власти. Также имелись замечания к отдельным пунктам документа, в частности об отнесении ползунов и выщербин к результатам естественного износа (ОАО «РЖД» настаивало на включении данного пункта в ПТЭ, Союз возражал).

По завершении публичного обсуждения проект ПТЭ, при участии и Союза, прошёл согласования на уровне Минтранса России и Минэкономразвития России для получения заключения об оценке регулирующего воздействия.

В ходе обсуждения в целом были учтены замечания Союза. В частности, по вопросам:

- объёма проверок, проводимых при допуске подвижного состава к эксплуатации;
- возможности постановки в поезд вагонов с продлённым сроком службы.

Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждённые приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250 вступили в силу 01 августа 2022 г. Текст документа в целом (за исключением редакционных правок) соответствует редакции, согласованной Союзом на состоявшихся в 2021–2022 гг. обсуждениях.

Приказ Федерального агентства железнодорожного транспорта Российской Федерации от 14 апреля 2022 г. № 200 «Об утверждении Правил пономерного учёта железнодорожного подвижного состава»

Федеральным законом «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 14 марта 2022 г. № 56-ФЗ были внесены изменения в Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» в части закрепления обязанности по пономерному учёту железнодорожного подвижного состава и контейнеров. На Росжелдор была возложена обязанность по разработке и принятию правил пономерного учёта железнодорожного подвижного состава и контейнеров.

Во исполнение вышеупомянутого федерального закона Минтранс России издал приказ от 25 апреля 2022 г. № 151

«О признании утратившим силу приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 19 июля 2017 г. № 267» (утверждавший ранее действовавшие правила пономерного учёта).

В соответствии с данным приказом, с даты вступления в силу приказа Росжелдора об утверждении правил пономерного учёта железнодорожного подвижного состава аналогичный приказ Минтранса России признавался утратившим силу. Союз активно участвовал в процессе разработки документа. При этом Росжелдором были учтены следующие замечания и предложения Союза:

- исключено упоминание о пономерном учёте контейнеров;
- исключена обязанность прикладывать к заявлению акт приёма-передачи

Приказ Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации»

Завершая начатую в 2021-м году работу по обсуждению проекта ПТЭ, согласованная версия документа была 10 января 2022 г. размещена Минтрансом России для целей публичного обсуждения. Приём замечаний и предложений

в случаях осуществления пономерного учёта при прекращении аренды подвижного состава;

- указано, что обратиться за услугой по пономерному учёту арендаторы могут лишь при предоставлении документа, подтверждающего их право действовать от имени владельца вагона;
- в Правила включены положения, обязывающие Росжелдор в случае отсутствия в заявлении о пономерном учёте сведений или документов (копий документов), предусмотренных

Правилами, сообщать заявителю о документах и информации, которые необходимо дополнительно представить.

Приказ зарегистрирован Минюстом России 27 мая 2022 г. (регистрационный номер 68604) и вступил в силу с 01 сентября 2022 г.

Также в 2022 году с участием Союза были рассмотрены следующие значимые для деятельности операторов железнодорожного транспорта проекты нормативных правовых актов:

Проект федерального закона «О внесении изменений в статью 94 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в части повышения размера штрафа в случаях, связанных с исполнением обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом)

Сенатором Российской Федерации Кутеповым А. В. в Правительство Российской Федерации для предварительной оценки был направлен проект федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «О внесении изменения в статью 94 Федерального закона “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации”» (далее – Законопроект).

Законопроектом предлагается резко увеличить размер штрафов за невыполнение принятой заявки (увеличение до 17 раз). В качестве основной причины для повышения размера штрафов указано завышение грузоотправителями грузовой базы. Союз возражал против Законопроекта, указывая, что:

1. По имеющейся информации, ОАО «РЖД» практически не применяет штрафы

за невыполнение грузоотправителями согласованных ОАО «РЖД» заявок. В этой связи для оценки актуальности проблемы «недостаточного» размера штрафов целесообразно запросить в ОАО «РЖД» как статистику невыполнения грузоотправителями заявок (в тоннах), так и предъявленных ОАО «РЖД» величины штрафов по данному основанию, например, за последние 3 года (в млн руб.). Без получения данной информации вынести мнение об обоснованности и целесообразности увеличения размера штрафов, об актуальности указанной в пояснительной записке к Законопроекту проблеме не представляется возможным.

2. Основное перезаявление грузоотправителями объёмов приходится

исключительно на самые грузонапряжённые экспортные направления (такowymi являются: порты Востока, Юга, а также станция Забайкальск). Причинами такого поведения грузоотправителей являются:

- отсутствие прозрачности в процессе согласования ОАО «РЖД» поданных заявок;
- фактор неопределённости: никто не знает, какой объём ему согласуют в этот раз;
- неисполнение ОАО «РЖД» принципа непрерывности планирования. Так, Уставом предусмотрено непрерывное согласование (не ранее чем за 45 суток и далее), само же удовлетворение заявок должно идти в порядке очереди поданных заявок.

В этой связи любое увеличение размеров штрафов не устраняет проблему, причиной которой является наличие узких мест. Именно

по ним, и только по ним, происходит перезаявление заявок.

3. Разработчиком не приведено каких-либо обоснований, подтверждающих тезис о недостаточности существующего размера штрафов. В настоящий момент, при средней грузоподъёмности 1 вагона в 72 тонны, величина штрафа составит 720 рублей за один вагон, что сопоставимо со сложившейся сейчас суточной ставкой предоставления вагона (для полувагона она составляет 1400 руб/сут). При применении же предлагаемых Законопроектом величин штрафов взыскано будет 122 400 рублей за вагон, что будет превышать плату за предоставление вагона на весь рейс.

Правительство Российской Федерации при подготовке отзыва на Законопроект учло доводы Союза и дало отрицательный отзыв.

Проект федерального закона «О внесении изменений в главу 25 части второй Налогового кодекса Российской Федерации»

Проект федерального закона «О внесении изменений в главу 25 части второй Налогового кодекса Российской Федерации» (далее – Законопроект) разработан Союзом в инициативном порядке. Документ ставил целью поддержку российских предприятий, имущество (железнодорожный подвижной состав) которых в период проведения специальной военной операции находится или находилось на территории Украины и иных недружественных государств, Донецкой и Луганской народных республик, и использование его невозможно для целей ведения экономической дея-

тельности. Хотя вышеназванный подвижной состав исключён из хозяйственного оборота и не может быть использован в хозяйственной деятельности российских компаний, компании начисляют амортизацию на указанный подвижной состав, выплачивают арендные (лизинговые) платежи по ранее заключённым договорам, не имеют возможности сформировать резервы возможных потерь имущества и включить суммы созданных резервов в состав внереализационных расходов налогоплательщиков. Создание резервов возможных потерь сочтено необходимым, так как существует

высокий риск утраты подвижного состава как в связи с повреждением в ходе специальной военной операции и невозможностью восстановления, так и в связи с проведением принудительного изъятия объектов права собственности Российской Федерации и её резидентов в соответствии с Законом Украины от 03 марта 2022 г. № 2116-IX «Об основных принципах принудительного изъятия в Украине объектов права собственности Российской Федерации и её резидентов», которое осуществляется без какой-либо компенсации (возмещения) их стоимости. Законопроектом предусматривался порядок создания и корректировки резервов возможных потерь имущества и включение сумм созданных резервов в состав внереализационных расходов налогоплательщиков, имущество (железнодорожный подвижной состав) которых в период проведения специальной военной операции находится на территории Украины и иных недру-

жественных государств, Донецкой и Луганской народных республик. При изменении ситуации и возвращении имущества налогоплательщик становился обязан скорректировать размер созданного резерва на сумму остаточной стоимости имущества (железнодорожного подвижного состава), возвращённого с территории Украины и иных недружественных государств. Также в Законопроект были включены предложения по внесению изменений в абзац 5 пункта 1 статьи 284 Налоговый кодекс Российской Федерации по продлению предельного срока применения пониженных налоговых ставок по налогу на прибыль организаций, подлежащих зачислению в бюджеты субъектов Российской Федерации, установленные законами субъектов Российской Федерации, до 01 января 2028 г. В результате отрицательного отзыва Минфина России работа над Законопроектом была остановлена.

Проект постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил подачи, рассмотрения, согласования и исполнения заявок на перевозку грузов»

10 января 2022 г. ФАС России разместила для публичного обсуждения на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов (regulation.gov.ru) проект постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил подачи, рассмотрения, согласования и исполнения заявок на перевозку грузов» (далее – проект акта). В сводном отчёте к проекту акта ФАС России в качестве проблемы, на решение которой направлено принятие проекта акта, указывает отсутствие нормативно-правового акта, регулирующего порядок подачи заявок

на перевозку грузов для существующих в настоящее время условий наличия одного перевозчика грузов и множества грузоотправителей/грузополучателей. Проектом акта в числе прочего предлагалось:

- ввести понятие «социально значимый груз», «сырьевой груз», «дефицитная инфраструктура»;
- ввести ограничение на лицо, имеющее право быть грузоотправителем сырьевых грузов;
- разрешить подавать заявку исключительно в электронном виде (при

этом не раскрывается механизм простановки необходимых отметок на ней);

- изменить сроки подачи заявок (подача заявки на перевозку грузов по дефицитной инфраструктуре осуществляется до 15 числа месяца, предшествующего календарному месяцу, в котором планируется перевозка груза, со сроком действия не более чем календарный месяц);
- ввести новые (не предусмотренные вышеуказанными нормативными актами) основания отказа в согласовании заявки (превышение провозных способностей участков инфраструктуры; превышение вместимости железнодорожных путей необщего пользования, мест общего и необщего пользования на железнодорожной станции отправления и назначения груза и т.п.);
- наделить перевозчика полномочием на издание нормативного правового акта, в соответствии с которым рассматривается заявка на перевозку по дефицитной инфраструктуре.

Фактическое содержание проекта было направлено на регламентацию обеспечения приоритетов перевозки различных категорий грузов в условиях ограниченности пропускной и провозной способности инфраструктуры.

Позиция Союза по проекту акта состояла в том, что он:

1. Направлен на регулирование уже урегулированных вопросов и, таким образом, является лишним.
2. Содержит невыполнимые нормы (например, ограничение объёма вывозимых грузов объёмами, указанными в лицензии на добычу полезных ископаемых, вызывает вопрос, как грузоотправитель может подтвердить превышение таких объёмов перевозчику).



3. Содержит нормы, вводящие необоснованные ограничения (например, что для сырьевых грузов, перевозка которых осуществляется по дефицитной инфраструктуре, грузоотправителем может быть только лицо, осуществляющее добычу, производство и (или) переработку сырьевых товаров).
4. Создаёт риски для ведения бизнеса. ФАС России по результатам учёта поступивших, в том числе и от Союза, замечаний и предложений доработала проект акта (в том числе исключены определения неиспользуемых терминов, добавлена обязанность перевозчика публиковать информацию о пропускных и провозных способностях инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования с учётом ограничений в эксплуатационной работе).

При этом в заключительной из поступивших в Союз версий проекта акта ключевые недостатки проекта акта сохранились.

Учитывая, что Постановлением Правительства от 06 марта 2022 г. № 304 действие Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования приостановлено, работа над проектом акта также была приостановлена.

Проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в Правила перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте, утверждённые Постановлением Правительства РФ от 31 октября 2015 г. № 1180»

05 марта 2022 г. ОАО «РЖД» обратилось в Минтранс России с предложением наделить перевозчика и владельца инфраструктуры полномочиями по перемещению порожних вагонов со станций, не являющихся портовыми. ОАО «РЖД» считает, что получение подобных полномочий позволит:

- эффективно использовать инфраструктуру;
- оптимизировать сроки оборота вагонов;
- максимально задействовать подвижной состав в перевозках грузов.

Позиция Союза по данным предложениям заключалась в следующем:

1. Принятие предложений не будет способствовать достижению указанных разработчиком целей. Более того, реализация таких предложений на практике может только усугубить текущую ситуацию с брошенными вагонами на сети.
2. Разработчиком не приведены какие-либо фактические примеры, подтверждающие необходимость предлагаемого изменения правового регулирования.
3. Уставом (статья 44) уже предусмотрен механизм финансовой ответственности владельца вагонов, который является достаточным. Соответственно, не требуется принятие дополнительных мер (в том числе нормативно-правового характера) для решения вопроса с простоем порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования.

4. В документе отсутствует достаточная конкретизация оснований для принятия решений о перемещении. Документ не содержит закрытого перечня оснований для принятия решения о перемещении вагонов и не регламентирует процесс его принятия, а также не предусматривает установления механизма выбора конкретной станции перемещения, в том числе при участии владельца порожнего грузового вагона.

5. Согласно документу перемещение порожних грузовых вагонов предлагается осуществлять за счёт владельца вагонов. При этом в документе не определены предельные радиусы возможного перемещения. Таким образом, для владельцев вагонов возникают значительные риски финансовых потерь в виде платы за перемещение вагонов, а для перевозчика (владельца инфраструктуры) – возможность получения необоснованного дохода.

6. Документом не устанавливается какой-либо ответственности владельца инфраструктуры или перевозчика при приёме порожнего вагона к перемещению за его исправное техническое состояние и достоверность коммерческой пригодности.

На состоявшемся 03 марта 2022 г. совещании под председательством заместителя Министра транспорта Российской Федерации Союз довёл свою позицию до сведения заинтере-

сованных лиц. Позиция Союза была принята.

После данного совещания ОАО «РЖД» изменило ранее предлагаемый подход и в настоящее время выступает за принятие конкретного ограниченного перечня станций, не являющихся припортовыми, с которых просит разрешить перемещение порожних вагонов.

В настоящий момент этот перечень включает в себя 19 станций (в том числе Электроугли, Белый Раст, Ворсино, Магнитогорск-Грузовой, Забайкальск, Гродеково, Екатеринбург-Товарный). Также ОАО «РЖД» исполнило просьбу Союза и предоставило сводные данные о номерах порожних вагонов, находящихся на путях общего пользования после выгрузки без заготовок на отправку под следующую погрузку по станциям, с которых планировалось разрешить перемещение. Данные содержали сведения более чем о тысяче вагонов, которые, по информации из АСОУП по состоянию на 09 октября 2022 г., находились на путях общего пользования станций без оформленных перевозочных документов и без заготовок на заадресовку (под заявку ГУ-12).

Аппарат Союза произвёл анализ этих данных и выделил из представленных в них вагонов те, которые принадлежали компаниям – членам Союза, и запросил у них пояснения о данной ситуации. По результатам поступивших ответов от компаний – членов Союзов были сделаны следующие выводы:

1. Для нахождения данного подвижного состава на путях общего пользования имеются достаточные основания (например, ожидание подачи в ремонт).
2. Предоставленные данные АСОУП не во всём соответствуют реальному положению дел (например, некоторые вагоны, указанные как порожние,

не были разгружены на момент, показанный в сводных данных).

3. Информация о подаче порожнего вагона без оформленных накладных на пути общего пользования после выгрузки или о нахождении порожних вагонов на путях общего пользования без оформленных перевозочных документов, как это предписано статьёй 44 Устава, в адреса компаний – членов Союза не поступала.
4. Ни информации о проблемах, связанных с нахождением вагонов после выгрузки на путях необщего пользования (невозможность для владельцев путей необщего пользования размещать вагоны, проблемы с выгрузкой грузов в связи с занятостью путей порожним подвижным составом и т.п.) на указанных станциях, ни требований о возмещении платы за простой указанных вагонов на путях необщего или общего пользования по перечисленным станциям в адрес компаний – членов Союза не поступало.

Данные выводы Союз направил в Центральную дирекцию управления движением ОАО «РЖД», предложив рассмотреть возможность представления для изучения не сводных данных о номерах порожних вагонов, а первичных документов (оформленных в установленном порядке уведомлений форм ГУ-2а, 2б, 2в, и 2г).

В дальнейшем, с опорой на эти данные, Союз обосновывает, что обозначаемая ОАО «РЖД» проблема занятости путей общего пользования не является причиной действия/бездействия операторов и не может быть решена путём внесения изменений в Правила перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте.

Проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 06 сентября 2010 г. № 192» (в части расширения Перечня критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки на перевозку грузов)

20 мая 2022 г. ОАО «РЖД» обратилось в Минтранс России с предложением актуализировать перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки. Необходимость актуализации ОАО «РЖД» обосновывало отсутствием в действующем Перечне критериев (утверждён приказом Минтранса России от 06 сентября 2010 г. № 192) учёта «ограничений инфраструктурных возможностей грузоотправителей по обеспечению выгрузки груза».

Основной новацией разработанного ОАО «РЖД» проекта Перечня является включение в него таких критериев отказа в согласовании заявки, как:

- превышение предусмотренного заявкой объема груза перерабатывающим способностям или вместимости железнодорожных путей необщего пользования, мест общего и необщего пользования на железнодорожной станции назначения груза;
- несоответствие объема груза, вида груза и (или) направления перевозки данным, предоставленным владельцу инфраструктуры владельцем железнодорожных путей необщего пользования в целях их примыкания к железнодорожным путям общего пользования.

Союз возражал против данной инициативы, указывая, что:

1. Предлагаемое ОАО «РЖД» дополнение Перечня является, по сути, введением обязательного для грузоотправителя согласования заявки на перевозку груза с грузоотправителем. Более того, даже наличие у грузоотправителя соответствующего подтверждения от грузоотправителя о готовности принять груз в согласованном объеме и в указанные сроки, позволяющего оспорить такой отказ перевозчика, не обязывает последнего согласовать заявку.
2. Использование перерабатывающей способности и вместимости железнодорожных путей необщего пользования, мест общего и необщего пользования на железнодорожной станции назначения груза динамически изменяется. Таким образом, на момент согласования заявки перерабатывающая способность станции прибытия может быть использована на 100 % и не позволять осуществлять выгрузку, но на планируемый момент прибытия груза станция будет полностью свободна. Соответственно, введение такого критерия отказа, как превышение объема груза перерабатывающим способностям или вместимости путей, является избыточной мерой контроля со стороны перевозчика.
3. Ответственность за обеспечение перерабатывающей способности путей общего пользования станции отправле-

ния/назначения напрямую зависит от перевозчика, его технических и технологических возможностей, определенных исходя из согласованных перевозчиком единых технологических процессов или инструкций по обслуживанию путей необщего пользования. Принятие предложений ОАО «РЖД» без разработки более прозрачных нормативов позволит перевозчику в одностороннем порядке регулировать объемы перевозок, в том числе исходя из своих возможностей, а также самостоятельно устанавливать критерии, ограничивающие грузоотправителей/грузополучателей.

4. Количество вагонов, подаваемых на железнодорожный путь необщего пользования, а также вместимость мест погрузки/выгрузки устанавливается в договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов. В случаях прошедшей реконструкции подъездного пути, позволившей принимать и перерабатывать больше груза, фиксация этого факта в дополнительных соглашениях может растянуться на крайне долгое время (несколько лет). Таким образом, при принятии предложений ОАО «РЖД» перевозчик получит право отказывать в согласовании заявки, используя неактуальные цифры.
5. ОАО «РЖД» предлагало ввести ограничение прав грузоотправителей по объему грузов независимо от перерабатывающих способностей станции примыкания, по факту когда-то (возможно, несколько десятилетий назад) сделанного заявления о возможных планах по объему перевозки. Вместе с тем, за прошедшее время могло (или должно было) произойти развитие станции примыкания, могли завершить работу некоторые пред-

приятия, обеспечившие её загрузку и т.п. Положения проектируемого пункта не учитывают, что в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования устанавливается максимальная перерабатывающая способность погрузки и выгрузки по основным родам грузов. Кроме того, механизм «предоставления владельцу инфраструктуры информации владельцем железнодорожных путей необщего пользования в целях примыкания к железнодорожным путям общего пользования» непрозрачен и не может быть каким-либо образом проверен грузоотправителем в целях подтверждения обоснованности отказа со стороны владельца инфраструктуры.

Фактически предлагалось ввести контроль за коммерческой деятельностью предприятий со стороны монополии, так как перевозчик наделяется правом на установление ограничений в согласовании заявки, исходя из объемов, видов груза и направлений перевозки, заявленных при согласовании примыкания, т.е. без учёта их дальнейшего развития, ориентированного, в том числе на расширение указанных показателей.

Одновременно Союз в рамках актуализации Перечня предлагал дополнить его пунктом следующего содержания:

«Отсутствие официального обращения оператора подвижного состава, указанного в заявке о несогласовании данного объема перевозки».

Данное дополнение давало бы возможность отказа оператора от объемов, приведенных в заявках формы ГУ-12, которые заводятся и согласовываются без его участия. В настоящее время наличие таких заявок приводит к некорректному информированию в части ответственности определённого

оператора за невыполнение согласованных заявок формы ГУ-12, предоставление вагонов по которым не было согласовано с клиентом. Позиция Союза была направлена в федеральные органы исполнительной власти. 01 августа 2022 г. в Минтрансе России прошло совещание по обсуждению данной инициативы ОАО «РЖД». В ходе совещания не удалось добиться компромисса или сближения позиций сторон. При этом часть замечаний Союза была воспринята Минтрансом России, и в вынесенном 23 сентября 2022 г. для оценки регулирующего воздействия на публичное обсуждение проекте приказа Минтранса России «Об утверждении Перечня критериев техниче-

ских и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки на перевозку грузов» в качестве критерия для отказа в осуществлении перевозки добавилось лишь превышение предусмотренного заявкой объема груза перерабатывающим способностям или вместимости железнодорожных путей необщего пользования, мест общего и необщего пользования на железнодорожных станциях отправления и назначения груза. Союз направил свои возражения и к данной версии проекта Перечня. Работа по законопроекту продолжилась в 2023 году.

Проект приказа Минтранса России «Об утверждении Порядка проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, включающего в себя критерии определения обеспеченности инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования пунктами текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, перечень неисправностей гружёных или порожних грузовых вагонов, требующих текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, ответственность за качество проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, порядок отцепки и прицепки гружёных или порожних грузовых вагонов в пути следования в целях проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, сроки направления гружёных или порожних грузовых вагонов в текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов, а также порядок определения размера платы перевозчику и (или) владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в связи с такими отцепкой и прицепкой в случае, если текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов был проведён по причинам, не зависящим от перевозчика и (или) владельца инфраструктуры»

Продолжая начатую в 2018 году работу по нормативному регулированию правил ТОР в 2019-2020-х годах Союз

участвовал в выработке взаимоприемлемой редакции проекта Порядка. Основным отличием новой редакции



от ранее обсуждаемых является частичное принятие позиции Союза о закреплении обязанности именно владельца инфраструктуры (перевозчика) выполнять текущий отцепочный ремонт в пути следования. Минтранс России и ОАО «РЖД» согласились с тем, что гружёные вагоны будут проходить текущий отцепочный ремонт (далее – ТОР) в ближайшем принадлежащем владельцу инфраструктуры (перевозчику) пункте. 10 октября 2022 г. Порядок ТОР был размещён для оценки регулирующего воздействия. Союз отметил, что в Порядке ТОР целесообразно более чётко отразить отнесение пунктов выполнения ТОР к объектам инфраструктуры железнодорожного транспорта, а услуг по ТОР – к инфраструктурным. Также было отмечено, что оператор (владелец) вагонов

вправе воспользоваться услугами ТОР на частном вагоноремонтном предприятии, с которым заключен договор, уведомив об этом владельца инфраструктуры и что это право оператора (владельца) вагонов, но не обязанность. Также Союзом была отмечена неурегулированность вопроса регламентации порядка признания причин отцепки в ТОР не зависящими от перевозчика и (или) владельца инфраструктуры, в связи с чем были предложены механизмы его решения. Союз отметил, что Перечень неисправностей (приложение к Порядку) содержит в себе позиции, которые не должны быть включены в нормативно-правовой акт в силу несоответствия предмету его регулирования:

- неустраняемые при ТОР (например, – «Достигнут предельный норматив по пробегу»);
 - не являющиеся неисправностями (например, – «Диагностирование деталей автотормозного оборудования»);
 - устраняемые при техническом обслуживании (например, - «Ослабление крепления скользуна»);
 - не требующие отцепки в ТОР (например, – «Трещина колпака скользуна»);
 - являющиеся событием, допускающим множество видов неисправностей, устраняемых в различных видах ре-
- монтов (например, – «Неисправность вагона в результате схода с рельс»). Таким образом, Перечень содержит не только неисправности, при которых вагон подлежит направлению в текущий отцепочный ремонт с отцепкой от поезда для восстановления его работоспособности с заменой или восстановлением отдельных частей, а потому требует существенной переработки. В настоящее время Минтранс России продолжает работу по проекту Порядка ТОР с учётом замечаний и предложений.



В области эксплуатации и ремонта грузовых вагонов

В течение 2022 года Союзом был рассмотрен и проработан широкий круг вопросов, связанных с организацией ремонта, технического обслуживания и эксплуатации подвижного состава (грузовых вагонов).

О работе Союза в рамках заключённых соглашений на сотрудничество



- В соответствии с поручением Президиума Союза, в феврале – марте 2022 года на площадке Рабочей группы по эксплуатационным вопросам с непосредственным участием представителей НП «ОПЖТ» был рассмотрен проект НП «ОПЖТ» – «Цифровая платформа управления жизненным циклом составных частей железнодорожного подвижного состава. Концепция».
- По итогам обсуждения проекта участники Рабочей группы подтвердили заинтересованность операторского сообщества в её развитии, а также указали на необходимость дальнейшей совместной работы на площадке ОПЖТ с целью решения вопросов по её практической реализации.
- Также в рамках обсуждения Концепции на площадке Союза было принято решение о целесообразности участия представителей операторского сообщества в составе рабочей группы на площадке ОПЖТ с целью выработки практических мер, направленных на реализацию Концепции.

В настоящее время представители Союза в составе Рабочей группы ОПЖТ участвуют в решении вопросов цифровизации процессов в области вагонного хозяйства.

- На площадке Союза, в рамках поддержки операторского сообщества в текущей ситуации, было организовано обсуждение вопросов, касающихся перспектив обеспечения вагонного парка операторского сообщества поглощающими аппаратами (далее – ПА) в 2022 году. Производители ПА заявили о готовности не снижать в дальнейшем объёмы производства продукции и в случае необходимости в значительной мере увеличить объёмы производства ПА. Также производители ПА подтвердили готовность в 2022 году выполнять взятые на себя обязательства по сервисному обслуживанию и ремонту ПА, при этом ряд производителей ПА продолжили в 2022 году реализацию ранее намеченных планов по расширению сети сервисного обслуживания и ремонта ПА как своего изготовления, так и других производителей ПА.

О подготовке к заседаниям Комиссии вагонного хозяйства и Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества

Ключевыми вопросами работы Союза в рамках подготовки к заседаниям Комиссии вагонного хозяйства и Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества стали:

- итоги заседания Рабочей группы Комиссии вагонного хозяйства от 07–09 февраля 2022 г.
- рассмотрение первой редакции протокола 72-го заседания Комиссии вагонного хозяйства, запланированного на 28–31 марта 2022 г.

- выработка позиции Союза по проекту протокола 73-го заседания Комиссии вагонного хозяйства, запланированного на 31 августа – 02 сентября 2022 г.

Тема участия в мероприятиях Дирекции Совета уже является традиционной для Союза. При этом непосредственной площадкой для выработки (подготовки) позиции Союза по представленным ЖДА РФ материалам КВХ и Совета является Рабочая группа по эксплуатационным вопросам при Президиуме Союза.



Также представители Рабочей группы являются участниками многих мероприятий, проводимых на площадке Дирекции Совета. В 2022 году представители Рабочей группы также входили в состав делегаций от Российской Федерации в Комиссию вагонного хозяйства (72-е, 73-е и 74-е заседания) и Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (76-е и 77-е заседания).

Из поддержанных и реализованных в дальнейшем предложений, выработанных в 2022 году на площадке Союза, можно отметить следующие:

- поддержаны предложения по исключению из извещения 32 ЦВ 11-2022 об изменении Общего руководства по ремонту тормозного оборудования вагонов 732-ЦВ-ЦЛ ряда избыточных требований по срокам проведения полного освидетельствования запасных резервуаров

и проведения им гидравлических испытаний;

- реализовано предложение по проведению внеочередного заседания Комиссии вагонного хозяйства для рассмотрения материалов, регламентирующих расширение номенклатуры подшипников конических двухрядных, применяемых на пространстве 1520, для последующего утверждения соответствующих извещений об изменении РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017 «Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колёсных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520(1524) мм» на ближайшем заседании Совета;
- учтены предложения Союза об исключении из проекта изменений требования об установлении периодичности прохождения профилактической обработки вагонов-цистерн после перевозки нефти и нефтепродуктов.

Взаимодействие с Федеральным агентством железнодорожного транспорта и ОАО «РЖД»



В рамках взаимодействия с Федеральным агентством железнодорожного транспорта и ОАО «РЖД» Союзом была проделана следующая работа:

- выработана позиция с замечаниями и предложениями по Перечню неисправностей гружёных или порожних грузовых вагонов, требующих текущего отцепочного ремонта, являющемуся приложением к проекту приказа

Министерства транспорта Российской Федерации (Порядок ТОР), размещенному в рамках проведения публичного обсуждения на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов (regulation.gov.ru);

- выработана позиция с замечаниями и предложениями Союза по формированию мероприятий и технических решений, направленных на совер-

шенствование работы вагонного комплекса и повышения надёжности грузовых вагонов в эксплуатации (в рамках решений по пункту 4.1 протокола совещания в Росжелдоре от 13 декабря 2022 г. № АД-30).

обсуждение окончательной редакции Перечня продолжено в 2023 году.

По итогам совещания в Росжелдоре, состоявшегося 13 декабря 2022 г. под председательством руководителя Росжелдора Дружинина А. А. (протокол от 13 декабря 2022 г. № АД-30), Союзом были подготовлены предложения СОЖТ по формированию мероприятий и технических решений, направленных на совершенствование работы вагонного комплекса и повышения надёжности грузовых вагонов в эксплуатации. Сформированная Росжелдором сводная ведомость предложений по формированию мероприятий и технических решений, направленных на совершенствование работы вагонного комплекса и повышения надёжности грузовых вагонов в эксплуатации, также включает в себя предложения СОЖТ.

Так, представленные замечания и предложения, а также позиция по проекту Порядка ТОР были учтены Минтрансом России при принятии решения в отношении редакции Порядка ТОР. Затем с целью выработки взаимоприемлемой редакции Перечня, а также с учётом рекомендаций Минтранса России замечания и предложения были направлены в ОАО «РЖД», где в дальнейшем состоялось совместное детальное обсуждение окончательной редакции Перечня. По состоянию на декабрь 2022 года сторонами был достигнут ряд взаимоприемлемых решений, при этом



Актуализация нормативной документации по техническому содержанию вагонов



В рамках работы по актуализации нормативной документации по техническому содержанию вагонов Союзом были рассмотрены следующие вопросы:

- Проект актуализированной редакции Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкция осмотрщику вагонов) № 808-2017 ПКБ ЦВ.
- Выработка механизма и разработка системы подтверждения легитимности колёсных пар с изменёнными клеймами, относящимися к изготовлению оси, вагонов после постройки.
- Выработка предложений по внесению изменений в действующую нормативную документацию в отношении наносимых на вагоны трафаретов.

В 2021 году Союз был включён в процесс рассмотрения проекта актуализированной редакции Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкция осмотрщику вагонов) № 808-2017 ПКБ ЦВ – была рассмотрена первая её редакция. Необходимо отметить, что актуализация Инструкции проходила в рамках НИОКР Дирекции Совета. В 2022 году была рассмотрена вторая редакция Инструкции, которая была представлена в адрес Союза из ПКБ ЦВ – филиала ОАО «РЖД». Замечания и предложения Союза были представлены в адрес разработчика, при этом основная их часть была учтена в окончательной редак-

ции Инструкции. В настоящее время на сети железных дорог России возникла негативная ситуация с массовой выбраковкой осей колёсных пар грузовых вагонов по причине исправления маркировки. Наличие в нормативной документации некорректных формулировок, направленных на исключение из эксплуатации контрафактной продукции, в настоящее время привело к ситуации, когда по формальным признакам подлежат исключению, в том числе исправные (легитимные) и даже новые оси колёсных пар. Схожая ситуация, связанная с маркировкой деталей, наблюдается и в отношении литых деталей тележек.

Данный вопрос является одним из приоритетных (актуальных) для Рабочей группы. Неоднократно в адрес ОАО «РЖД» и Минтранса России Союзом были подготовлены и направлены предложения, направленные на устранение негативной ситуации. Однако до настоящего времени вопрос не имеет положительного для операторского сообщества решения. В связи с этим данный вопрос находится на контроле у Рабочей группы по эксплуатационным вопросам.

Рабочая группа пришла к единому мнению, что действующие в настоящее время требования в отношении наносимых на вагоны трафаретов должны быть подвергнуты ревизии и актуализации

с учётом современной практики развития информационных систем, а также с учётом требований других документов в отношении информационного обеспечения работников транспорта о роде и характере предполагаемого к погрузке или уже перевозимого в вагоне-цистерне груза. Например: с учётом современной практики организации перевозок дублирование информации в виде трафаретов на вагонах-цистернах (непосредственно на котле или на щитах), скорее всего, является архаичным требованием,

при этом что сама визуализация информации о характере и классе опасности груза в виде условных обозначений посредством трафаретов (с учётом сведений в информационных системах о разрешённых к перевозке грузах), по сути, не создаёт дополнительной защиты для обеспечения безопасности как самой перевозки, так и окружающей среды. С учётом рекомендаций Рабочей группы в настоящее время Союзом ведётся работа по организации совместного с ОАО «РЖД» рассмотрения указанного выше вопроса.

жения в отношении решений возникших проблем с дефицитом на сети исправных подшипников кассетного типа. Общими усилиями, при тесном взаимодействии с изготовителями, поставщиками, ремонтными предприятиями, ОАО «РЖД» и ФОИВ РФ к середине IV квартала 2022 года, удалось снять часть основных вопросов, касающихся организации поставок подшипников для ремонта колёсных пар грузовых вагонов, что позволило к началу 2023 года начать в массовом порядке вывод подвижного состава из вынужденного простоя.

При этом вынужденная возникшими проблемами детальная проработка вопроса позволила более широко раскрыть тему эксплуатации подшипников кассетного типа, наметить перспективные направления для дальнейшей работы, направленной на возможность повышения эффективности использования подшипников кассетного типа в грузовом подвижном составе, позволила ускорить процессы, направленные на максимальную локализацию производства подшипника на территории РФ.

О выработке мер поддержки в текущей ситуации владельцев подвижного состава, оборудованного подшипниками кассетного типа



В рамках мер поддержки в текущей ситуации владельцев подвижного состава, оборудованного подшипниками кассетного типа, Союзом были рассмотрены следующие вопросы:

- Выработаны предложения по техническому содержанию парка грузовых вагонов, оборудованных подшипниками кассетного типа, в текущей ситуации (санкционного давления на Россию).
- Проработаны вопросы (в качестве вынужденных мер), направленные на возможность продления эксплуатации подшипников кассетного типа в период их жизненного цикла.
- На базе Рабочей группы создан оперативный штаб с участием представителей изготовителей кассетных

подшипников и сервисных центров, аккредитованных на ремонт кассетных подшипников, с целью оперативного влияния на ситуацию с обеспечением сети подшипниками кассетного типа.

- Проведён ряд рабочих совещаний с представителями изготовителей кассетных подшипников и сервисных центров аккредитованных на ремонт кассетных подшипников.

В феврале 2022 года возник вопрос о необходимости выработки мер поддержки в текущей ситуации владельцев подвижного состава, оборудованного подшипниками кассетного типа. В рамках организованной и проведённой по данной теме на площадке Союза работы были выработаны конкретные предло-



В области стратегических направлений развития железнодорожного транспорта

О работе Союза, связанной с подготовкой нормативных правовых актов, направленных на регулирование вопросов обеспечения деятельности операторов железнодорожного подвижного состава в условиях проведения специальной военной операции.

Проводимая с 24 февраля 2022 г. специальная военная операция на территории Украины привела к увеличению числа случаев предоставления операторами принадлежащего им железнодорожного подвижного состава, контейнеров по обращению уполномоченной организации железнодорожного транспорта для их использования на время перевозок в интересах Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов. Мобилизационные мероприятия, проводимые в связи со вступлением в силу указа Президента Российской Федерации от 21 сентября 2022 г. № 647 «Об объявлении частичной мобилизации в Российской Федерации», также потребовали увеличения количества привлекаемого подвижного состава.

По этой причине в 2022 году Союз инициировал доработку Методики расчёта убытков, подлежащих компенсации, понесённых владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования и (или) перевозчиками при выполнении не предусмотренных мобилизационными планами и заданиями (заказами) отдельных перевозок железнодорожным транспортом в случаях возникновения угрозы социально-экономической стабильности, обороноспособности, безопасности государства и в иных предусмотренных законода-

тельством Российской Федерации случаях, а также возмещения убытков, понесённых операторами железнодорожного подвижного состава, иными владельцами железнодорожного подвижного состава, контейнеров, перевозчиками в связи с предоставлением в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, принадлежащих им железнодорожного подвижного состава, контейнеров для их использования на время перевозок в интересах Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, а также создаваемых на военное время специальных формирований, подлежащую утверждению соответствующим приказом Минтранса России.

В настоящее время часть 12 статьи 7 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – Устав) предписывает возмещать операторам понесённые убытки в связи с предоставлением принадлежащего им железнодорожного подвижного состава. Базовые принципы возмещения убытков перевозчику, владельцу инфраструктуры, операторам подвижного состава при осуществлении перевозок в интересах Вооруженных Сил Российской Федерации определены постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июля



2008 г. № 545 «Об утверждении Правил компенсации убытков, понесённых владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования и (или) перевозчиками в результате осуществления отдельных перевозок железнодорожным транспортом в случаях возникновения угрозы социально-экономической стабильности, обороноспособности, безопасности государства и в иных предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях, а также возмещения убытков, понесённых операторами железнодорожного подвижного состава, иными владельцами железнодорожного подвижного состава, контейнеров, перевозчиками в связи с предоставлением в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, принадлежащих им железнодорожного подвижного состава, контейнеров для их использования на время перевозок в интересах Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, а также создаваемых на военное время специальных формирований» (далее – Постановление № 545). Пунктом 2 Постановления № 545 Минтрансу России поручено утвердить методику расчёта убытков (в форме субсидий), подлежащих компенсации. В части порядка возмещения убытков перевозчику и владельцу инфраструктуры соответствующие документы были

утверждены приказом Минтранса России от 30 сентября 2008 г. № 164 «Об утверждении Методики расчёта подлежащих компенсации убытков, понесённых владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования и (или) перевозчиками в результате осуществления отдельных перевозок железнодорожным транспортом в случаях возникновения угрозы социально-экономической стабильности, обороноспособности, безопасности государства и в иных предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях». Однако нормативные правовые акты, регламентирующие порядок возмещения убытков операторов, принятие которых предусмотрено Постановлением № 545, Минтрансом России приняты не были.

В этой связи Союз разработал проект Методики расчёта убытков и обратился в Росжелдор и Минтранс России с просьбой в кратчайшие сроки провести работу по изданию соответствующего приказа. 08 декабря 2022 г. проект Методики, в котором были учтены все поступившие от операторов замечания и предложения (кроме одного редакционного), был размещён на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов (regulation.gov.ru); для целей публичного обсуждения. Работа по данному направлению продолжается.

В области тарифной политики

В 2022 году тарифы ОАО «РЖД» повышались дважды.

С 01 января 2022 г. на 6,8 %, в том числе 5,8 % – непосредственно индексация и ещё 1 процентный пункт – за счёт увеличения дополнительной целевой надбавки на компенсацию расходов по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования с 2 до 3 % (приказ ФАС от 13 декабря 2021 г. № 1402/21)¹.

С 01 июня 2022 г. тарифы ОАО «РЖД» были повышены ещё на 11 % по отношению к уровню января – мая 2022 года (приказ ФАС России от 26 мая 2022 г. № 408/22).

Таким образом, рост тарифов ОАО «РЖД» по итогам 2022 года (с декабря 2021 по декабрь 2022 года) составил 18,6 %.

Тарифные решения, вступившие в силу с января 2022 года, означали:

- индексацию с 01 января 2022 г. тарифов, сборов и платы за перевозку грузов и услуги инфраструктуры при перевозках грузов, выполняемые (оказываемые) ОАО «РЖД» на 5,8 %. При этом в 2023 году тем же приказом ФАС предусмотрено повышение на 4,5 %, в 2024 и 2025 гг. – на 4,0 % к предыдущему году;
- установление дополнительной целевой надбавки на компенсацию расходов по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. До января 2022 года она составляла 2 %, но на 2022 год она установлена

в размере 3 %, т.е. в 2022 году будет действовать коэффициент 1,03 вместо 1,02. В сумме эти два пункта и дают общий рост в 6,8 %;

Отметим, что указанная надбавка будет расти и в последующие годы и составит: 1,05 % на 2023 год, 1,07 % на 2024 год² и 1,07 % на 2025 год³;

- продление действия дополнительной целевой надбавки по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства Российской Федерации в размере 1,015 на период с 01 января 2022 г. по 31 декабря 2025 г. включительно;
- дополнительное увеличение тарифов в отношении контейнерных перевозок на 4,75 % (за исключением изотермических контейнеров);
- увеличение тарифа на перевозку антрацита на 17,3 %, т.е. выравнивание тарифа до уровня тарифа на перевозку коксующегося угля (путём установления поправочного коэффициента 1,05 вместо 0,895);
- отмена тарифных скидок (льготных тарифных схем) на порожний пробег инновационных полувагонов (моделей 12-9761-02; 12-9833-01; 12-9853; 12-9869; 12-196-01; 12-196-02; 12-2143 и крытых вагонов-хопперов для минеральных удобрений и сырья для минеральных удобрений модели 19-9835-01). Для частичной компенсации роста тарифа вместо скидок на порожний пробег полувагонов вводятся скидки на гружёный рейс инновационных полувагонов и одной

модели хоппера для минеральных удобрений (т.е. для тех же моделей вагонов, для которых действовали льготные тарифные схемы) в размере 4,05 % (коэффициент 0,9595).

С 01 июня 2022 г. вступил дополнительный пакет поправок к тарифам:

- тарифы РЖД были повышены ещё на 11 % по отношению к уровню января – мая 2022 года (приказ ФАС России от 26 мая 2022 г. № 408/22);
- отменён понижающий коэффициент 0,895 для угля и коэффициент 0,4 для некоторых специфических марок угля. (Изначально коэффициент 0,4 применялся как понижающий коэффициент для перевозки угля на расстояние, превышающее 3500 км, но в декабре 2016 года для трёх кодов (коды ЕТСНГ 161113, 161128, 161185) этот же коэффициент стал применяться для расстояний выше 3300 км). Отметим, что сначала это решение было принято на 3 месяца, затем продлено

до конца 2022 года, а в ноябре 2022 года продлено и до конца 2023 года⁴;

- наряду с этим повышением тарифов для угля (из-за отмены понижающих коэффициентов) для трёх других категорий грузов вводятся понижающие коэффициенты (0,9009) к повышающим коэффициентам, которые общее 11 % повышение тарифов за счёт индексации деэквилируют⁵. Это сделано для импортных перевозок потребительских товаров, перевозок во внутригосударственном сообщении продовольственных товаров, а также для ряда минерально-строительных грузов.

Таким образом, рост тарифов РЖД по итогам 2022 года (с декабря 2021 по декабрь 2022 года) составил 18,6 %⁶. Ещё одним важным изменением в области железнодорожных тарифов стало изменение порядка расчёта тарифа

⁴ Приказ ФАС России от 11 ноября 2022 г. № 797/22.

⁵ Приказ ФАС России от 11 ноября 2022 г. № 797/22.

⁶ Итоговый рост рассчитывается следующим образом: $1,11 * 1,0683184 = 1,1858$ или 1,186, т.е. рост на 18,6 % (где 1,068... – это повышение, которое состоялось в январе 2022 года).



¹ Рост рассчитывается следующим образом: $1,058 * 1,0098 = 1,0683684$ или рост на 6,8 % (где 1,0098 – это частное от деления 1,03 на 1,02 – увеличение из-за изменения надбавки на капитальный ремонт инфраструктуры). Таким образом, 1 процентный пункт надбавки на капитальный ремонт даёт увеличение общего уровня тарифа на 0,98 %.

² Согласно приказу ФАС России от 10 декабря 2015 г. № 1226/15 (с учётом изменений, внесённых приказом ФАС России от 13 декабря 2021 г. № 1402/21).

³ Согласно приказу ФАС России от 11 ноября 2022 г. № 797/22.

на перевозку порожнего вагона при переадресовке.

Ранее, в 2021 году вступил в силу приказ ФАС России от 18 июня 2021 г. № 593/21 «О внесении изменений в Прейскурант № 10-01 “Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами”, согласно пункту 13 которого был изменён ранее действовавший порядок определения провозной платы при переадресовке порожних собственных (арендованных) вагонов (пункт 2.23.2 Прейскуранта № 10-01).

Изменение порядка расчёта провозной платы с варианта «за суммарное расстояние перевозки (от станции отправления до станции переадресовки и от станции переадресовки до новой станции назначения)» на вариант «отдельно за расстояние от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции переадресовки груза и от железнодорожной станции переадресовки груза до железнодорожной станции нового назначения»

привело к росту совокупных расходов отправителей порожних вагонов.

Механизм переадресовки порожних вагонов, помимо прочего, использовался (и используется) как часть технологии, разработанной операторами совместно с ОАО «РЖД», позволяющей не только оптимизировать работу железнодорожной отрасли, но и обеспечивать дополнительный вывоз грузов в условиях ограниченных пропускных и провозных способностей на Восточном полигоне. Этот приказ затруднял подобную технологию, приводя к удорожанию элемента, являющегося центральным звеном технологии. В целом, указанное изменение порядка тарификации при переадресовке привело к удорожанию провозной платы за перевозку порожних вагонов на величину от 5 до 28 %.

В результате в транспортной отрасли сложился консенсус, согласно которому требовалось возвращение к порядку расчёта провозных платежей в случае переадресовки порожних собственных (арендованных) вагонов и другого под-

вижного состава на своих осях, действующему до вступления в силу приказа ФАС России от 18 июня 2021 г. № 593/21. Союз активно принимал участие в работе с ФАС России по отмене указанного изменения, направляя письма с аргументами против изменения порядка переадресовки вагонов.

В результате было принято решение о возврате к ранее действующему порядку переадресовки вагонов, что нашло отражение в приказе ФАС России от 05 мая 2022 г. № 347/22 «О внесении изменений в Прейскурант № 10-01 “Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами” (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2)».

Данным приказом в подпункт 2.23.2 пункта 2.23 раздела 2 части I Прейскуранта № 10-01 внесены изменения в порядок расчёта провозных плат, взимаемых при переадресовке порожних вагонов. Теперь при переадресовке порожних собственных (арендованных) вагонов и другого подвижного состава на своих осях провозная плата определяется за суммарное расстояние перевозки (от станции отправления до станции переадресовки и от станции переадресовки до станции нового назначения). Т.е. не как сумма тарифов, а как один тариф за сумму расстояний. Приказ вступил в силу 12 августа 2022 г. В 2022 году регуляторами были приняты решения об уровне индексации железнодорожных грузовых тарифов на 2023 год. Железнодорожные грузовые тарифы ОАО «РЖД» в 2023 году увеличиваются на 10 %, в том числе 8 п.п. – собственно индексация, и 2 п.п. – рост за счёт увеличения надбавки на капитальный ремонт инфраструктуры (соответствующий коэффициент увеличен с 1,03 до 1,05). Также предусмотрено повышение тарифов на перевозку «руд и концентратов железных». Для них вместо понижающего коэффи-

циента 0,865 вводится повышающий коэффициент 1,3 для перевозок в направлении погранпереходов на расстояния свыше 5 тыс. км. Кроме того, продлено на 2023 год действие моратория на применение понижающих коэффициентов (0,4 и 0,895) на экспортные перевозки каменного угля, введенного с 01 июня 2022 г. В качестве дополнения нужно отметить, что увеличение на 2 п.п.

(с 1,03 до 1,05) надбавки на капитальный ремонт инфраструктуры распространяется не только на провозные платежи (ставки тарифов, сборов и плат разделов 2 и 4 части I Прейскуранта № 10-01), но и на ставки платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава (пункт 2 приложения № 7 к приказу № 1226/15) и ставки и платы за перевозки специальных грузов (пункт 3 приложения № 7 к приказу № 1226/15). Однако они не распространяются на остальные сборы, не указанные в Прейскуранте № 10-01, например, на сборы Тарифного руководства № 2 и № 3 (в т.ч. на сборы за подачу и уборку вагонов или за пользование вагонами).

Важным событием 2022 года в области тарифов стало возобновление обсуждения темы разработки нового Прейскуранта № 10-01. (Подробнее смотри в разделе «Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования и ценообразования».) Основным приоритетом деятельности Союза на 2023 год остается требование к планомерной работе по совершенствованию тарифной политики в отношении грузовых железнодорожных перевозок с разработкой тарифных решений с учётом интересов операторского сообщества, учитывающих формирование сглаживающих решений по сохранению устойчивости рынка грузовых перевозок, а также и активное участие в обсуждении и разработке нового Прейскуранта № 10-01.



МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ



Основными направлениями сотрудничества Союза с профильными международными организациями являются сбалансированное расширение вопросов эксплуатации железнодорожного подвижного состава, развитие передовых логистических технологий и правовая гармонизация перевозочного процесса. Взаимодействие Союза осуществляется в рамках ряда международных организаций, в том числе Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, Евразийской экономической комиссии (ЕЭК – Таможенный союз), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

СОВЕТ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА

Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества образован 14 февраля 1992 г. в г. Минске главами правительств Содружества Независимых Государств, где было подписано Соглашение о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств. Для координации работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне и выработки согласованных принципов его деятельности был учреждён Совет по железнодорожному транспорту. С момента образования проведено 77 заседаний Совета.

В 2022 году состоялось два заседания Совета. Кроме того, представители Союза принимали участие в заседаниях и совещаниях рабочих органов Совета.

Решения и проекты, по которым Союзом были высказаны замечания и предложения:

- проект Методики по оценке предприятий железнодорожных администраций, участвующих в работе Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, по качеству изготовления, модернизации или ремонта грузовых вагонов;
- исключение из извещения 32 ЦВ 11-2022 об изменении Общего руководства по ремонту тормозного оборудования вагонов 732-ЦВ-ЦЛ ряда избыточных

требований по срокам проведения полного освидетельствования запасных резервуаров и проведения им гидравлических испытаний и ряд иных технологических документов.

Проект Методики по оценке предприятий железнодорожных администраций, участвующих в работе Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, по качеству изготовления, модернизации или ремонта грузовых вагонов был разработан и направлен в Дирекцию Совета по железнодорожному транспорту ОАО «РЖД». По мнению Союза, такая Методика не нужна по следующим причинам:

1. Принципы измерения качества, которым во многом посвящён проект



Методики (в частности пункт 6), в настоящее время установлены в виде линейки международных стандартов ИСО 9001 и содержащейся в ней SMK (системы менеджмента качества). Таким образом, неясна цель принятия проекта Методики.

2. Проектом Методики даётся определение и порядок проведения аудита. В соответствии со статьёй Федерального закона от 30 декабря 2008 г. № 307-ФЗ «Об аудиторской деятельности» правовое регулирование аудиторской деятельности в Российской Федерации осуществляется указанным федеральным законом, другими федеральными законами и принятыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами и нормативными актами Банка России. Соответственно, регулирование вопросов аудита на уровне нормативных документов Совета СНГ противоречит законодательству Российской Федерации.
3. Пункт 1 проекта Методики в качестве цели разработки документа указывает оценку качества. При этом далее в акте не приводится ни механизм такой оценки, ни расшифровка данного понятия.

4. Пункт 1 проекта Методики заранее определяет, что между техническим состоянием грузового вагона и возникновением нарушений безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта обязательно существует взаимосвязь. Необходимо отметить, что техническое состояние бывает исправным и неисправным. Исправное техническое состояние не может служить риском возникновения транспортного происшествия. Неисправное же состояние при этом не всегда связано с качеством изготовления. Таким образом, закрепление предлагаемой проектом Методики взаимосвязи некорректно.
5. Пункт 2 документа указывает, что проект Методики позволяет проводить оценку качества на основе результатов статистического анализа. При этом из текста документа не ясно, анализ каких именно факторов и значений позволяет дать такую оценку. Также проект Методики не указывает, как именно такой анализ должен проводиться. Более того, пункт 15 проекта Методики заранее устанавливает произвольные (необоснованные) значения, которые относят предприятия

к определённой категории качества и, соответственно, результат любой оценки, проводимой в соответствии с данным документом, также будет необоснованным.

6. Пунктом 15 проекта Методики устанавливается, что нормативные значения показателей (действие которых предполагается во всех странах – участницах Совета) устанавливаются ОАО «РЖД». При этом данная компания является одним из множества участников рынка, а потому не уполномочена издавать нормативные значения в данной сфере. Таким образом, данная норма не может быть поддержана.
7. Раздел V (пункт 16) проекта Методики вводит порядок проведения корректировки показателей безотказной работы. Считаем введение такого порядка нецелесообразным, как и формирования показателей работы на основе сообщений 1353. В настоящее время существует и применяется акт-рекламация формы ВУ-41. В нём

содержится вся необходимая и достоверная информация. При использовании для учёта информации именно данных форм раздел V (пункт 16) проекта Методики становится избыточным. Соответственно, приложение № 2 к проекту Методики (рекомендуемый порядок учёта информации), которое также предлагается использовать в качестве первичной информации для оценки качества сообщения 1353, тоже должно быть исключено.

Учитывая устанавливаемые проектом Методики сроки оценки (календарный год), нет необходимости использовать такой документ как сообщение 1353. Ведь именно использование данного, по своей природе, предварительного документа будет требовать в дальнейшем корректировки показателей, рассчитанных на его основе. Дирекция Совета рассмотрела предложения Союза и учла их при дальнейшей разработке документа.



ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ (ЕЭК – ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ)

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) является постоянно действующим наднациональным регулирующим органом Евразийского экономического союза. ЕАЭС – международная организация региональной экономической интеграции, обладающая международной правосубъектностью и учреждённая Договором о Евразийском экономическом союзе (Договор о ЕАЭС). Государствами – членами ЕАЭС являются Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация. ЕЭК создана решением 5 стран и функционирует на основе договоров от 18 ноября 2011 г. «О Евразийской экономической комиссии» и «О Регламенте работы Евразийской экономической комиссии». Основная задача ЕЭК – это обеспечение условий функционирования и развития Евразийского экономического союза, Таможенного союза и Единого экономического пространства, выработка предложений в сфере интеграции в рамках этих объединений. Консультативными органами при Коллегии ЕЭК являются профильные консультативные комитеты. Консультативный комитет по транспорту и инфраструктуре создан для проведения консультаций с представителями государств – членов ЕАЭС и выработки предложений для Коллегии по вопросам транспорта и инфраструктуры. В рамках деятельности комитета сформированы подкомитеты по видам транспорта (включая подкомитет по железнодорожному транспорту), а также подкомитет по инфраструктуре и логистике.



Союз взаимодействует с ЕЭК по относящимся к компетенции ЕАЭС вопросам, затрагивающим интересы операторских компаний. Представители Союза входят в состав Консульта-

тивного комитета по транспорту и инфраструктуре, а также в состав его подкомитетов: по железнодорожному транспорту, по инфраструктуре и логистике.

К числу наиболее значимых вопросов, в обсуждении которых Союз принял участие на площадке ЕЭК в 2022 году, относится внесение изменений в Технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011 и обсуждение проектов актов ЕЭК во исполнение Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок.

25 октября 2022 г. распоряжением Минтранса России № ВС-272-р утверждён состав рабочей группы по разработке проектов изменений в технические регламенты Таможенного союза в области железнодорожного транспорта.

В состав рабочей группы включены представители Союза.

10 ноября 2022 г. проведено установочное заседание рабочей группы. По итогам заседания проведено несколько совещаний Союза по выработке предложений о изменениях Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011.

Ключевые изменения касаются таких понятий, как назначенный срок службы, модернизация, модернизация с продлением срока службы.

1. Назначенный срок службы.

Предлагалось дополнить определение положением о том, что продукция может эксплуатироваться после истечения назначенного срока службы, если принято решение о возможности её дальнейшего использования.

2. Модернизация.

Предложено добавить указание, что работы по модернизации могут влиять не только на технико-экономические характеристики подвижного состава, но и на безопасность.

Также предложено дополнить определение двумя примечаниями:

- а) о том, что понятие «модернизация» применяется также и для составных частей,
- б) о том, что при модернизации подвижного состава (составных частей) сохраняется область его применения, повышается технический уровень подвижного состава (составных частей), прекращается производство базовой продукции, нарушается взаимозаменяемость её основных составных частей, присваивается новое обозначение.

3. Модернизации с продлением срока службы. Предложено исключить определение, т.к.:

- а) согласно действующим стандартам (ГОСТ 31539, ГОСТ 31538) не существует отдельной стадии жизненного цикла «модернизация железнодорожного подвижного состава с продлением срока службы» (существует стадия жизненного цикла «модернизация железнодорожного подвижного состава»);
- б) продление назначенного срока службы с привязкой к модернизации является искусственно созданным ограничением (на практике продление возможно при ремонте и техническом диагностировании);
- в) вопросы продления назначенного срока службы относятся к стадии

жизненного цикла «эксплуатация» и не относятся к области распространения ТР ТС. Целесообразно отнести данный вопрос к области национального законодательства.

Также в рабочем порядке на площадке ЕЭК обсуждались вопросы реализации действующей «Дорожной карты» ОНСТП (основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики), подготовка проекта дорожной карты ОНСТП на 2021–2023 годы и иные актуальные вопросы транспортной сферы ЕАЭС.

Выработанные на совещаниях Союза предложения направлены в Минтранс России. Первое очное заседание рабочей группы запланировано на январь 2023 года.

В рамках взаимодействия с ЕЭК Союз также принимал участие в обсуждении проектов решений, подготовленных в рамках реализации отсылочных норм Соглашения о применении навигационных пломб в Евразийском экономическом союзе для отслеживания перевозок.



В ходе заседания Высшего Евразийского экономического совета (вечером 10 декабря 2021 г.) главы государств Евразийского экономического союза приняли решение подписать Соглашение о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок. Федеральным законом от 20 октября 2022 г. № 401-ФЗ «О ратификации Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок» оно было ратифицировано Российской Федерацией.

В настоящее время в Евразийской экономической комиссии ведётся работа по обсуждению проектов решений, подготовленных в рамках реализации отсылочных норм Соглашения о применении навигационных пломб в Евразийском экономическом союзе для отслеживания перевозок.

Союз настоял, что необходимо отразить в проекте Перечня товаров и (или) категории товаров, перевозки которых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежат отслеживанию с применением навигационных пломб, (далее – проект Перечня) следующих товаров:

- товары, перемещаемые в вагонах-цистернах, контейнерах-цистернах наливом и насыпью, а также в универсальных и специализированных крытых вагонах, контейнерах насыпью и навалом;
- товары, перемещаемые железнодорожным транспортом по территории ЕАЭС из третьих стран в третьи страны (сквозной транзит).

Работа по проектам актов будет продолжена в 2023 году.

Об участии Союза в подготовке проекта изменений и дополнений Правил перевозок опасных грузов (приложение № 2 к СМГС) в соответствии с изменениями и дополнениями, произошедшими в актуальных международных и национальных регламентах по перевозке опасных грузов с учётом особенностей эксплуатации железных дорог стран – членов Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД)

Временная рабочая группа Комиссии ОСЖД по транспортному праву в области Правил перевозок опасных грузов ведёт работу по актуализации данного документа и в июле 2022 года предложила проект изменений.

Союз внёс ряд уточнений:

- в определении «Сосуд» заменить «Сосуд криогенный» на «Сосуд криогенный с термоизоляцией», «Сосуд криогенный без термоизоляции»;

- в норме о допустимом давлении в сосуде изменить значения показателей, так как достижение испытательного давления в процессе эксплуатации не допускается;
- предусмотреть, что необходимость установки разрывной мембраны определяется изготовителем цистерны по согласованию с компетентным органом.

В настоящее время работа по документу продолжается.

О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ ОАО «РЖД» И СОЮЗА



В 2022 году Союз провёл около 60 рабочих встреч с представителями ОАО «РЖД» различного уровня. Вопросы, касающиеся взаимоотношений операторского сообщества с ОАО «РЖД», охватывали как технико-технологические аспекты работы компаний-операторов, так и оперативное и стратегическое направление развития операторского бизнеса, а также защиту его интересов.

Из ключевых событий: в 2022 году Союз принял участие в цикле совещаний, посвящённых порядку проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов и организации перевозок контейнеров в составе контейнерных поездов, вопросам перехода в рамках действующих договоров ТР-2 на новую технологию учёта движения и хранения запасных частей, индексации стоимости проведения среднего/текущего ремонта колёсных пар. Совместно с Союзом и с учётом позиции операторского сообщества на площадках ОАО «РЖД» обсуждались вопросы планирования совместной работы в условиях изменения грузопотоков, логистики экспорта и импорта, решение государственных и многих других задач.

На ежемесячной основе Союз принимал участие в брифингах с первым заместителем генерального директора ОАО «РЖД» Кобзевым С. А., связанных с выполнением плана погрузки и эксплуатационной обстановкой на сети железных дорог. Продолжалась и работа совместных с ОАО «РЖД» рабочих групп, а также взаимодействие с управлением вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД», Центра фирменного транспортного обслуживания.

Традиционным стало участие Союза в заседаниях научно-технического и технико-технологического советов ОАО «РЖД».

23 июня 2022 г. Союз принял участие в заседании секции «Вагонное хозяйство» Научно-технического совета ОАО «РЖД» по вопросу установления гарантийных участков безопасного проследования грузовых поездов от станций погрузки груза до станций выгрузки. В рамках НТС обсуждались вопросы:

- проведение комплексных исследований и опытно-практических работ по установлению рациональной протяжённости гарантийных участков безопасного проследования грузовых вагонов;
- результаты подконтрольных эксплуатаций отправления поездов на гарантийные участки повышенной протяжённости от станций погрузки груза Восточно-Сибирской железной дороги до станций выгрузки груза в портах Дальневосточной железной дороги;
- необходимость внесения изменений в нормативно-техническую документацию ОАО «РЖД» по техническому обслуживанию грузовых вагонов с учётом установления гарантийных участков безопасного проследования грузовых поездов увеличенной протяжённости;
- ожидаемые эффекты от увеличения протяжённости гарантийных участков безопасного проследования грузовых поездов, направленных на увеличение провозной и пропускной способности железных дорог.

По итогу НТС его участники приняли решение согласиться и принять положительное решение о результатах работы плана научно-технического развития ОАО «РЖД» по теме «Проведение ком-

плексных исследований и опытно-практических работ по установлению рациональной протяжённости гарантийных участков безопасного проследования грузовых вагонов» с внесением соответствующих изменений в нормативно-технические документы и поэтапном переходе к установлению гарантийных участков безопасного проследования вагонов в исправном состоянии в составе поезда протяжённостью до 6000 км от станций погрузки груза до станций выгрузки груза.

03 марта 2022 г. Союз принял участие в заседании Технико-технологического совета ОАО «РЖД» по теме «Повышение надёжности эксплуатации колёсных пар». В рамках ТТС обсуждались вопросы:

- исследования возможности самопроизвольного сдвига колеса с подступичной части оси колёсной пары вагона;
- изменения нормативных документов, определяющих требования к изготовлению и ремонту колёсных пар;
- принимаемые меры по повышению надёжности работы колёсных пар на вагоноремонтных предприятиях;
- оценки эффективности принятых мер по фактам допущенных нарушений безопасности движения, связанных с неисправностью колёсных пар.

В целях эффективного взаимодействия и оптимизации работы по организации перевозки контейнеров в полувагонах из дальневосточных портов операторам/собственникам полувагонов предложено сформировать технологические альянсы для оперативного обмена информацией о парке вагонов.

В ходе совещания были приняты решения:

- организовать на постоянной основе взаимодействие с операторами полувагонов в рамках Штаба по организации вывоза контейнеров из морских портов Дальнего Востока;

Рассмотренные вопросы легли в основу дальнейшей работы на уровне рабочих групп и совещаний в ОАО «РЖД».

21 ноября 2022 г. состоялось совещание под председательством Белозёрова О. В., посвящённое организации перевозок контейнеров с импортными грузами в полувагонах через порты Дальнего Востока. На совещании были отмечены достигнутые результаты по выполнению поручения Президента Российской Федерации Путина В. В. по вывозу контейнеров в полувагонах из дальневосточных портов. Начальником Центра фирменного транспортного обслуживания Шило А. Н. доложено о ситуации с вывозом контейнеров из портов Дальнего Востока и экспортных перевозках в восточном направлении, а также о росте объёма перевозок контейнеров с импортными грузами из портов.

Вместе с тем на совещании отмечалось, что из-за ограниченного числа собственников полувагонов, предоставляющих подвижной состав для перевозки контейнеров, возникает необходимость сортировки и накопления вагонов, что приводит к дополнительному занятию станционных путей, а также ряд обстоятельств, осложняющих выполнение поставленных задач.

- сформировать реестр парка полувагонов в регионе дальневосточных портов с указанием компаний, оперирующих полувагонами, информации о количестве полувагонов, используемых для перевозки

контейнеров, и направлениях перевозок;

- рассмотреть предложение о создании технологического альянса для взаимодействия операторов/собственников полувагонов при организации перевозки контейнеров в полувагонах из дальневосточных портов и направить консолидированную позицию в ОАО «РЖД»;
 - операторским компаниям в лице Союза направить в ОАО «РЖД» предложения по увеличению мест погрузки контейнеров в полувагоны в районах портов Владивосток и Находка;
 - заместителю генерального директора ОАО «РЖД» – начальнику Центральной дирекции управления движением Глазкову М. О., заместителю генерального директора ОАО «РЖД» – начальнику Центра фирменного транспортного обслуживания Шило А. Н., начальнику Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом Бельскому А. О. (отв.) рассмотреть предложения участников транспортного рынка о возможных терминалах погрузки с учётом их оснащённости, организации подачи/уборки вагонов и доложить о проведённой работе;
 - первому заместителю генерального директора ОАО «РЖД» Кобзеву С. А., заместителю генерального директора ОАО «РЖД» – начальнику Центральной дирекции управления движением Глазкову М. О. подготовить предложения по оптимальной логистике обеспечения порожними полувагонами станций Дальневосточной железной дороги для погрузки контейнеров.
- В рамках данной работы Союз и компании на постоянной основе принимали участие в заседаниях (каждые вторник и пятницу) оперативного штаба под председательством заместителя генерального директора

ОАО «РЖД» Шило А. Н., а также в совещаниях, проводимых ОАО «РЖД» и Союзом по отдельным проблемам взаимодействия операторских компаний и иных участников процесса (ОАО «РЖД», терминалов, грузоотправителей).

Представители операторских компаний, обеспечивающие предоставление полувагонов для перевозки контейнеров, в том числе взаимодействовали также с иными участниками в созданном ОАО «РЖД» специальном чате, который позволяет решить ряд оперативных вопросов, связанных с движением гружёных и порожних вагонов, а также получить информацию о планируемых к отгрузке контейнерах и формируемых контейнерных поездах. Операторские компании подтверждали готовность к вывозу контейнеров в полувагонах, в том числе смешанным парком, на основании заявок грузоотправителей.

Как результат взаимодействия, на декабрь 2022 года было обеспечено заключение 105 договоров и вывоз до 5 контейнерных поездов в полувагонах ежедневно.

В рамках совещаний в ОАО «РЖД» Союз обсуждал также вопросы, связанные с:

- договорами на ТОР;
- взаимодействием в рамках оперативных решений в связи с изменением эксплуатационной обстановки;
- задержанными на территории недружественных стран вагонами;
- техническим обслуживанием и ремонтом вагонов;
- поставкой запчастей, в том числе касетных подшипников;
- выполнением плана погрузки и предоставлением вагонов.

ОБ УЧАСТИИ СОЮЗА В НЕКОММЕРЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЯХ



Торгово-промышленная палата Российской Федерации

Союз постоянно принимает участие в деятельности Торгово-промышленной палаты Российской Федерации (ТПП РФ), её комитетов и комиссий. Представители Союза участвуют в заседаниях Подкомитета по железнодорожному транспорту, Комитета по транспорту и экспедированию.

Решение об одобрении участия Союза в ТПП РФ было принято 25 июня 2019 г. годовым Общим собранием членов Союза. Участие позволяет обеспечить более полное представительство интересов операторского бизнеса в деятельности ТПП РФ, а для Союза это дополнительные возможности использования потенциала ТПП РФ в своей деятельности, в том числе в рамках взаимодействия с государственными регуляторами по актуальным отраслевым проблемам.

В 2022 году представители Союза принимали участие в вебинарах и круглых столах при ТПП, посвящённых информационным сервисам для ведения бизнеса в текущих условиях, вопросам совершенствования саморегулирования, в том числе его нормативно-правовой базы, практике деятельности саморегулируемых организаций в различных отраслях экономики, иным актуальным вопросам данной сферы деятельности.

В частности, в 2022 году на площадках ТПП ключевыми темами обсуждений стали:

- Новые подходы и информационные инструменты для адаптации компаний и производителей к санкционным вызовам.
- Меры поддержки бизнеса в условиях ограничений, введённых в отношении Российской Федерации.

- Проблемные вопросы в сфере конкуренции и антимонопольного регулирования в рамках взаимодействия с Евразийской экономической комиссией (ЕАЭС), проводившей мониторинг за ходом и результатами решения проблемных вопросов, поставленных бизнес-сообществом.
- Взаимодействие с Внешнеторговой палатой Казахстана в рамках сервиса «Единое окно» для зарубежных предпринимателей, предусматривающее перенос производственных мощностей на территорию Республики Казахстан.
- Проект документа «Принципы стратегии экономического развития России до 2035 года».
- Предложения по развитию лесопромышленной отрасли России.

По запросам ТПП РФ, касающимся внесения изменений в отдельные законы и иные нормативные правовые акты в сфере транспорта, контрольно-надзорной деятельности, Союзом доводилась консолидированная позиция.

Также до сведения компаний, входящих в Союз, доводилась поступающая из ТПП РФ информация о возможности участия в профильных онлайн-мероприятиях, проводимых ТПП РФ.

Российский союз промышленников и предпринимателей

Союз взаимодействует с Российским союзом промышленников и предпринимателей (РСПП) и его профильными структурными подразделениями (Подкомитетом по транспорту и логистике, Комитетом по международному сотрудничеству и т.д.) по актуальным вопросам предпринимательской деятельности, затрагивающим интересы операторского сообщества. Сюда относятся, в частности, доведение позиции Союза по запросам РСПП о внесении изменений в нормативно-правовые акты в сфере транспорта.

До сведения компаний, входящих в Союз, доводится информация о проводимых РСПП профильных мероприятиях, в которых компании могли принять участие. К ним относятся форум-выставка «Российский промышленник – 2022», заседание Комитета РСПП по международному сотрудничеству по теме «Новые подходы к внешнеэкономической деятельности: страны, рынки, регулирование», совместное заседание Комитета РСПП по промышленной политике и техническому регулированию и Комитета ТПП РФ по техническому регулированию, стандартизации и качеству продукции. В 2022 году по приглашениям от РСПП аппарат Союза и компании, входящие в Союз, смогли обсудить и сформировать позицию Союза по ряду законодательных актов, а также поучаствовать в обсуждении следующих тем:

- Новые подходы к внешнеэкономической деятельности: страны, рынки, регулирование.
- Развитие экспорта цифровых технологий в дружественных странах, в том числе посредством взаимодействия с международными отраслевыми объединениями.
- Создание децентрализованной системы содействия импорта и экспорта товаров и услуг, а также поддержки иностранным компаниям в организации бизнеса в России взамен уходящих с рынка компаний.
- Мобильность транспортно-логистических поставок в международной торговле.
- Мероприятия по мерам государственной поддержки промышленных предприятий и вопросам импортозамещения.

Международный Координационный совет по трансъевразийским перевозкам

Международный Координационный совет по трансъевразийским перевозкам (КСТП) – некоммерческая транспортная ассоциация, способствующая внедрению передовых технологий, которые увеличивают пропускную способность пунктов пересечения границ и объёмы международных перевозок. В настоящее время в состав КСТП входит 96 компаний из 23 стран, включая железные дороги Европы, Азии и стран СНГ, ведущие судоходные компании, операторы и экспедиторы, порты и стивидорные компании, государственные организации, администрации и научные организации, телекоммуникационные и маркетинговые компании, службы безопасности и средства массовой информации. КСТП взаимодействует с ОСЖД, МСЖД, Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, ЦИТ, ЕАЭС, ЭСКАТО, ОТИФ, ВТамО и ВПС по вопросам создания новых технологических норм и гармонизации транспортного законодательства, направленных на снижение барьеров для грузовых перевозок между Азией и Европой.

18 ноября 2021 г. Союз и КСТП подписали Меморандум о взаимопонимании. В рамках подписанного документа стороны договорились о сотрудничестве по вопросам, связанным с развитием железнодорожных и мультимодальных перевозок. К ним относятся направления совместной работы, касающиеся: развития перевозок по направлениям международных транспортных коридоров и другим международным маршрутам, мер по повышению конкурентоспособности перевозок, вопросов цифровизации транспортных и логистических процессов, экологических аспектов перевозок, развития мультимодальных перевозок, вопросов применения международного транспортного права при трансъевразийских перевозках и так далее. Взаимодействие осуществляется на принципах информационной открытости обеих сторон и проведении совместных мероприятий. В 2022 году Союз принимал участие в заседаниях рабочих групп КСТП

по развитию информационных технологий (РГ КСТП РИТ), «Контейнерные перевозки» (РГ КСТП КП), «Китай-Европа-Китай» ГРГ «Восток-Запад», а также круглых столах и международных конференциях, организованных КСТП.

В числе рассматриваемых вопросов:

- Мониторинг текущей ситуации, анализ сдерживающих факторов, выработка предложений по принятию мер, направленных на развитие евро-азиатских контейнерных перевозок железнодорожным транспортом через погранпереходы Замын-Ууд/Эрлянь и Наушки/Сухэ-Батор, Забайкальск/Маньчжурия, Гродеково/Суйфенхэ, Махалино/Хуньчунь.
- Мониторинг текущей ситуации, анализ сдерживающих факторов, выработка предложений по принятию мер, направленных на развитие мультимодальных контейнерных перевозок внешнеторговых грузов через дальневосточные порты.



- Координация взаимодействия железных дорог и морских портов при организации мультимодальных перевозок.
- Взаимодействие с ФТС России по вопросам упрощения таможенных процедур при оформлении перевозок транзитных грузов.
- Усиление системы обеспечения безопасности и охраны при организации международных железнодорожных перевозок (включая применение электронных/навигационных пломб).
- Условия внедрения электронной накладной ЦИМ/СМГС в мультимодальном сообщении.
- Передовые решения в сфере экологии транспорта.
- Углеродное регулирование и декарбонизация транспорта.
- Подготовка дорожной карты «Развитие контейнерных перевозок».



Союз вагоноремонтных предприятий

Союз вагоноремонтных предприятий (СВРП) – некоммерческая организация, объединяющая вагоноремонтные предприятия России с целью защиты интересов данного сообщества на всех уровнях. Союз насчитывает 18 членов, в том числе 14 вагоноремонтных компаний, доля рынка которых составляет свыше 80 %. Также в состав СВРП входят производители оборудования для производства, ремонта и обслуживания подвижного состава, сервисная компания по ремонту поглощающих аппаратов, а также научная организация, занимающаяся разработкой программного обеспечения для предприятий транспорта.

19 ноября 2021 г. Союз и СВРП заключили Соглашение о сотрудничестве. Соглашение предусматривает сотрудничество сторон в отношении укрепления взаимодействия по вопросам содержания грузовых вагонов в исправном состоянии. В частности, сотрудничество между организациями предполагает налаживание конструктивного взаимодействия между членами СВРП и членами СОЖТ, совместную разработку предложений по совершенствованию государственной политики и правового регулирования в области железнодорожного транспорта, системы технического регулирования и стандартизации железнодорожной отрасли.

Согласно соглашению стороны займутся разработкой предложений по совершенствованию инструкций, методик и руководящих документов по ремонту, модернизации и содержанию грузовых вагонов в эксплуатации. Сотрудничество предполагает и формирование перечня проблемных вопросов, связанных с ремонтом и содержанием грузовых вагонов в эксплуатации, а также создание совместных рабочих групп по разработке и реализации мероприятий, направленных на решение проблемных вопросов.

В 2022 году Союз принимал участие в нескольких совещаниях на базе СВРП.

В числе рассматриваемых вопросов актуальными были:

- Индексация стоимости проведения среднего/текущего ремонта колёсных пар, предложенной со стороны АО «ВРК-1» на 2022 год.
- Возможность перехода на гарантийную ответственность в договорах на ремонт вагонов на основании разработанной и утверждённой в СВРП Декларации по качеству и гарантийным обязательствам СВРП.
- Допуск на инфраструктуру ОАО «РЖД» грузовых вагонов, укомплектованных поглощающими аппаратами класса Т0.

Союз продолжает взаимодействие с СВРП в рамках заданных тем.

СИСТЕМА ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ И НАДЗОРА



Общее собрание членов Союза

Общее собрание членов Союза является высшим органом управления и руководствуется в своей деятельности законодательством Российской Федерации и Уставом Союза. Основной функцией Общего собрания членов Союза является обеспечение соблюдения Союзом целей, в интересах которых он создан. Компетенция Общего собрания членов Союза определена в пункте 5.2 Устава Союза.

К исключительной компетенции Общего собрания членов Союза относятся:

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



Ключевые решения общих собраний членов Союза в 2022 году

В период с января по декабрь 2022 года было проведено два общих собрания членов Союза – годовое и внеочередное.

На годовом Общем собрании членов Союза, состоявшемся **28 июня 2022 г.**, со сроком полномочий – три года, были избраны Председатель Президиума Союза – **Игорь Валерьевич Ромашов** и Исполнительный директор Союза – **Игорь Святославович Санковский**.

Также прошли выборы нового состава Президиума Союза, так же со сроком на три года. В него вошли:

1. **Ромашов Игорь Валерьевич**, Председатель Президиума Союза.
2. **Гераскин Вадим Викторович**, заместитель генерального директора по связям с государственными органами ООО «Группа Импульс».
3. **Гончаров Константин Анатольевич**, генеральный директор ООО «ГК «Новотранс».
4. **Грибанов Алексей Владимирович**, старший советник ООО «Русагротранс».
5. **Дружинин Алексей Александрович**, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта.
6. **Калетин Сергей Владимирович**, генеральный директор АО «СГ-транс».

7. **Лихарев Сергей Константинович**, вице-президент по логистике, член Правления ПАО «НЛМК», член Совета директоров АО «ПГК».
8. **Лихтенфельд Алексей Борисович**, заместитель Председателя Президиума Союза.
9. **Мальцев Сергей Валентинович**, советник генерального директора АО «НПК».
10. **Мироненко Максим Владимирович**, генеральный директор ООО «Газпромтранс».
11. **Ольховская Ирина Владимировна**, генеральный директор ООО «УГМК-Транс».
12. **Халилов Рахман Искендер оглы**, председатель Правления ООО «РЕИЛГО».
13. **Чиганашкина Ирина Викторовна**, генеральный директор ООО «ПрофЛогист».
14. **Шилов Алексей Николаевич**, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник ЦФТО – филиала ОАО «РЖД».
15. **Шипилов Василий Петрович**, и.о. директора Департамента государственного регулирования тарифов и инфраструктурных

реформ Министерства экономического развития Российской Федерации.

16. **Шляхтуров Леонид Витальевич**, исполнительный директор ООО «ФИТ».

На собрании были представлены итоги деятельности Союза в 2021 году, итоги аудиторской и ревизионной проверок, определены приоритетные направления деятельности Союза на второе полугодие 2022 года – первое полугодие 2023 года.

Решениями Собрания были прекращены полномочия членов Счётной комиссии и избран новый состав Счётной комиссии Союза сроком полномочий на три года:

Абрамова Светлана Михайловна, главный специалист Общества с ограниченной ответственностью «УК Деметра-Холдинг», – управляющая компания Общества с ограниченной ответственностью «Русагротранс» (осуществляет полномочия единоличного исполнительного органа ООО «Русагротранс»),

Андросова Светлана Александровна, начальник департамента корпоративных коммуникаций Акционерного общества «СГ-транс»,

Галанский Евгений Николаевич, заместитель начальника Департамента аналитики и логистики Общества с ограниченной ответственностью «РЕИЛГО»,

Стуров Сергей Васильевич, заместитель начальника управления маркетинга по взаимодействию с органами государственной власти АО «НефтеТрансСервис»,

Сысоенко Светлана Николаевна, главный специалист нормативно-правового отдела Департамента по мониторингу и правовой поддержке Общества с ограниченной ответственностью «Трансойл».

14 декабря 2022 г. состоялось внеочередное Общее собрание членов Союза. На нём были подведены предварительные итоги деятельности Союза в 2022 году и утверждён финансовый план Союза на 2023 год, в том числе размер и порядок оплаты членских взносов.

Решениями Собрания досрочно были прекращены полномочия члена Ревизионной комиссии **Петровой Юлии Владимировны**.

А в состав Ревизионной комиссии Союза с 14 декабря 2022 г. на срок до истечения полномочий оставшихся членов Ревизионной комиссии Союза была избрана **Дворянинова Надежда Анатольевна**.

Президиум Союза

Президиум является постоянно действующим коллегиальным органом управления Союза. Состав формируется из представителей юридических лиц, индивидуальных предпринимателей – членов Союза, а также независимых членов.

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

Основной задачей Президиума Союза 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 Союза¹



Председатель
Президиума
Ромашов
Игорь
Валерьевич



Заместитель
Председателя
Президиума
Лихтенфельд
Алексей
Борисович



Гераскин Вадим Викторович –
заместитель генерального директора по связям
с государственными органами ООО «Группа Импульс»



Гончаров Константин Анатольевич –
генеральный директор ООО «ГК «Новотранс»



Грибанов Алексей Владимирович –
старший советник ООО «Русагротранс»



Дружинин Алексей Александрович –
руководитель Федерального агентства
железнодорожного транспорта

* Должности членов Президиума указаны на момент избрания.



Калетин Сергей Владимирович –
генеральный директор АО «СГ-транс»



Лихарев Сергей Константинович –
вице-президент по логистике, член Правления ПАО «НЛМК»,
член Совета директоров АО «ПГК»



Мальцев Сергей Валентинович –
советник генерального директора АО «НПК»



Мироненко Максим Владимирович –
генеральный директор ООО «Газпромтранс»



Ольховская Ирина Владимировна –
генеральный директор ООО «УГМК-Транс»



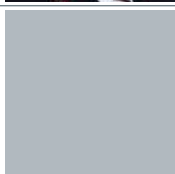
Халилов Рахман Искендерович –
член Президиума, председатель Правления ООО «РЕИЛГО»



Чиганашкина Ирина Викторовна –
генеральный директор ООО «ПрофЛогист»



Шило Алексей Николаевич –
заместитель генерального директора ОАО «РЖД» –
начальник Центра фирменного транспортного обслуживания –
филиала ОАО «РЖД»



Шипилов Василий Петрович –
и.о. директора Департамента государственного регулирования
тарифов и инфраструктурных реформ Министерства
экономического развития Российской Федерации



Шляхтуров Леонид Витальевич –
член Президиума, исполнительный директор ООО «ФИТ»

Основные проблемные вопросы, рассмотренные Президиумом Союза в 2022 году

В период с января по декабрь 2022 года Президиумом Союза проведено 12 заседаний, в ходе которых рассмотрены следующие основные вопросы, связанные с деятельностью операторских компаний и железнодорожного транспорта Российской Федерации.

О предостережениях Управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 28 декабря 2021 г. № 2.1.7-1326 и от 11 января 2022 г. № 2.1.7-7

На заседании Президиума Союза **27 января 2022 г.** аппарату Союза совместно с заинтересованными компаниями – членами Союза было поручено подготовить анализ выбытия осей колёсных пар, выпущенных до 1979 года, и направить информацию в Управление государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

На заседании **15 марта 2022 г.** по доложенным результатам проведённой работы в рамках реализации указанных предостережений Управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, аппарату Союза поручено продолжить работу по взаимодействию в Госжелдорнадзором и ОАО «РЖД», направленную на отстаивание позиции Союза об отсутствии рисков текущей эксплуатации осей РУ-1.

О проблемных вопросах информационного обслуживания операторских компаний

В IV квартале 2021 года ОАО «РЖД» был введён ряд ограничений на предоставление операторским компаниям информации о подвижном составе, в результате чего операторы перестали получать сведения о вагонах (за исключением подвижного состава,

с формальной точки зрения принадлежащего определённому оператору), необходимые для текущего управления производственными процессами. Принимая во внимание важность получения операторами указанной информации для обеспечения эффективного

функционирования рынка операторских услуг, в том числе взаимодействия с перевозчиком, грузоотправителями и грузополучателями, СРО Союз операторов железнодорожного транспорта обратился в ОАО «РЖД» о необходимости продолжения предоставления соответствующих сведений из информационных хранилищ ГВЦ ОАО «РЖД»: данный вопрос поднимался 07 декабря 2021 г. на совещании у первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Кобзева С. А., соответствующее обращение направлено 17 декабря 2021 г. руководству ЦФТО ОАО «РЖД».

Согласно ответу ЦФТО ОАО «РЖД» (письмо от 15 января 2022 г. № ИСХ-1067/ЦФТО), прекращение предоставления в адрес организации информации по вагонам, ей не принадлежащим, обусловлено необходимостью сохранения коммерческой тайны, информация о железнодорожных перевозках может быть предоставлена только участникам перевозочного процесса.

По результатам рассмотрения указанного ответа Союзом проведена рабочая встреча с руководством ЦФТО ОАО «РЖД», на которой доведена пози-

ция Союза о необходимости получения операторами комплексной информации для эффективного управления подвижным составом, в том числе для принятия оперативных решений:

- о возможности направления вагонов в регионы со сложной эксплуатационной обстановкой;
- в отношении порожнего подвижного состава нескольких операторов, следующего с Дальнего Востока в поезде под управлением одного оператора;
- в отношении вагонов, управление которых осуществляется по доверенности.

Принятие указанных и иных подобных решений, повышающих эффективность использования погрузочного ресурса, также отвечает интересам ОАО «РЖД».

По результатам взаимодействия с ЦФТО ОАО «РЖД» достигнута договоренность о продолжении совместной работы, направленной на обеспечение предоставления необходимой для операторов информации, при котором не будут нарушены коммерческие интересы ОАО «РЖД» и иных участников перевозочного процесса. В рамках данной работы необходимо согласовать состав такой информации и условия её предоставления, исключающие указанные риски. Подготовленный ЦФТО ОАО «РЖД» проект порядка предоставления информации будет рассмотрен и доработан совместно с Союзом.

На заседании **27 января 2022 г.** Президиум поручил аппарату Союза совместно с Рабочей группой по развитию технологий в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом проработать системный подход к обмену данными и параметры предоставления необходимой информации для участников перевозочного процесса.

О проблемах взаимодействия с ЦФТО – филиалом ОАО «РЖД» по вопросам условий информационного обслуживания при планировании перевозок

На заседании **22 ноября 2022 г.** Президиум Союза, приняв к сведению информацию Исполнительного директора Союза Санковского И. С. по вопросу взаимодействия с ЦФТО – филиалом ОАО «РЖД» (далее – ЦФТО) по вопросам условий информационного обслуживания, поручил аппарату Союза:

- провести сбор и анализ информации, необходимой для оказания операторских услуг с учётом потребностей пользователей услугами железнодорожного транспорта, а также оценку последствий отсутствия такой информации для использования операторами железнодорожного подвижного состава;
- вынести обсуждение данного вопроса на заседание Рабочей группы по развитию технологий в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом;
- предложить для обсуждения на заседании Рабочей группы ОАО «РЖД» по совершенствованию технологии работы в рамках суточного клиентского плана погрузки предложения компаний – членов Союза о составе и механизмах предоставления необходимой информации о подвижном составе операторов железнодорожного транспорта;
- сформировать позицию Союза с учётом правовой оценки доводов ОАО «РЖД» о наличии сведений, составляющих коммерческую тайну, в информации, необходимой для оказания операторских услуг;

- направить обращение в Минтранс России и Росжелдор о проведении совместного совещания с представителями Союза и компаний – членов Союза по вопросу урегулирования доступа операторов железнодорожного подвижного состава к информации, необходимой для оказания операторских услуг.

Также с учётом предложения члена Президиума Союза Шило А. Н. о выработке согласованной формы информационного взаимодействия на принципах соблюдения режима конфиденциальности предоставляемых ЦФТО сведений, направить сформированную на основании предложений членов Союза позицию об информационном взаимодействии ЦФТО и операторов железнодорожного транспорта. А аппарату Союза подготовить доклад по итогам проведённой работы на заседании Президиума Союза 22 декабря 2022 г.

На заседании **22 декабря 2022 г.** Президиум Союза принял к сведению информацию Исполнительного директора Союза Санковского И. С. о работе, проведённой Союзом по выработке согласованной формы информационного взаимодействия с ЦФТО – филиалом ОАО «РЖД».



О позиции Союза по представленному ФАС России проекту постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил подачи, рассмотрения, согласования и исполнения заявок на перевозку грузов»

На заседании **27 января 2022 г.**, обсуждая позицию Союза по проекту постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил подачи, рассмотрения, согласования и исполнения заявок на перевозку грузов», Президиум отметил, что представленный проект постановления не отвечает требованиям законодательства о железнодорожном транспорте, при этом существенно меняется порядок планирования перевозок грузов железнодорожным транспортом. С учётом состоявшегося обсуждения аппарату Союза поручено совместно с Рабочей группой при Президиуме

Союза по законодательству подготовить соответствующее обращение в адрес первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Белоусова А. Р. о нецелесообразности продолжения работы над проектом постановления. Также аппарату Союза поручено обратиться в соответствующие отраслевые и общественные организации с просьбой сформировать позицию по проекту постановления для дальнейшего направления в адрес первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Белоусова А. Р.

По проблемным вопросам перевозок грузов для строительства автомобильных дорог

На заседании **27 января 2022 г.** Президиум обсудил обращение генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Белозёрова О. В. в адрес заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Хуснуллина М. Ш. по проблемным вопросам перевозок грузов для строительства автомобильных дорог. Обращение включало в себя предложение со стороны ОАО «РЖД» об увеличении тарифа на перевозку порожних полувагонов на 15 %, а также введение квот по предоставлению подвижного состава по перевозки

указанных грузов путём распределения их между компаниями-операторами. Решением Президиума аппарату Союза поручено совместно с Рабочей группой по вопросам тарифного регулирования и ценообразования подготовить обращение в адрес заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Хуснуллина М. Ш. и в федеральные органы исполнительной власти с позицией Союза о необоснованности введения тарифных и иных предложений ОАО «РЖД» в части решения проблем, связанных с логистикой доставки

грузов для строительства автомобильных дорог, а также предложения Союза для решения проблем, ука-

занных в обращении генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Белозёрова О. В.

Об обеспечении долгосрочными контрактами на предоставление подвижного состава для целей обеспечения перевозки строительных грузов

На заседании **06 октября 2022 г.** Президиум Союза, приняв к сведению информацию о работе, проведённой Союзом в целях выяснения потребности в заключении долгосрочных контрактов на предоставление подвижного состава для целей обеспечения перевозки строительных грузов,

а также состоявшееся обсуждение вопроса расширения объёма использования парка инновационных вагонов на Восточном полигоне, поручил аппарату Союза при работе по данной проблематике учитывать ранее сформированную позицию по вопросу консолидации парка вагонов.

О цифровой экосистеме управления жизненным циклом грузового подвижного состава

На заседании **27 января 2022 года** приняв к сведению информацию президента НП «ОПЖТ» Гапановича В. А. о цифровой экосистеме управления жизненным циклом грузового подвижного состава, Президиум поручил Рабочей группе по эксплуатационным вопросам сформировать позицию по представленному проекту и вынести на рассмотрение Президиума Союза. На заседании **15 марта 2022 г.** Президиум принял к сведению информацию

куратора Рабочей группы, члена Президиума Союза Чиганашкиной И. В. о позиции Рабочей группы по вопросу взаимодействия с НП «ОПЖТ» в рамках реализации Концепции цифровой платформы управления жизненным циклом составных частей грузового вагона (далее – Концепция) и посчитал целесообразным продолжить взаимодействие с НП «ОПЖТ» по развитию Концепции, учитывающей интересы участников операторского рынка.

О кадровых изменениях в аппарате Союза

На заседании **01 февраля 2022 г.** в связи с назначением Исполнительного директора Союза Дружинина А. А. руководи-

телем Федерального агентства железнодорожного транспорта Президиум Союза принял решение о назначении

временно исполняющим обязанности Исполнительного директора Союза Санковского Игоря Святославовича. На заседании **15 марта 2022 г.** решением Президиума, в связи с прекращением полномочий куратора Рабочей группы по нормотворчеству Дружинина А. А., новым куратором назначен Санковский И. С.

На заседании **14 июля 2022 г.** заместителем Председателя Президиума Союза избран Лихтенфельд А. Б., и заключён трудовой договор с избранным на годовом Общем собрании членом Союза Исполнительным директором Союза Санковским И. С.

О действиях Союза в условиях текущего осложнения эксплуатационной обстановки на сети, обусловленного проведением специальной военной операции на территории Украины и введением антироссийских санкций, а также в связи с мерами, предпринимаемыми государством в экономической сфере, и в части изменения регулирования железнодорожного транспорта (приостановление действия Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, иные регуляторные решения)

На заседании **15 марта 2022 г.** Президиум Союза в рамках вопроса принял ряд решений. Среди них аппарату Союза поручено:

- продолжить указанную работу с учётом позиции Союза по антикризисным предложениям, а также в отношении мер, предпринимаемых государством и ОАО «РЖД» в экономической сфере и в части изменения регулирования железнодорожного транспорта; при несоответствии указанных мер позиции Союза либо при формировании рисков для осуществления операторской деятельности направлять обращения в Правительство Российской Федерации или соответствующему государственному регулятору с изложением позиции Союза и предложениями по корректировке предпринимаемых государством мер;

- организовать обсуждение Союзом и выработку на этой основе мер и рекомендаций, направленных на возможность обеспечения операторскими компаниями перевозок минерально-строительных грузов, угля для обеспечения внутренних потребностей страны и формирование предсказуемых для клиентов цен;
- подготовить и направить позицию Союза в адрес первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Белоусова А. Р. по вопросу, связанному с приостановкой действия постановления Правительства Российской Федерации от 25 ноября 2003 г. № 710 «Об утверждении Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования», и по вопросу принятия ОАО «РЖД» Временных правил

определения очередности перевозок грузов, вносящих ряд принципиальных отличий в действующий порядок определения очередности;

- подготовить обращение в адрес председателя комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Москвичеву С. Е. с предложением по обсуждению законодательных инициатив;
- по результатам анализа информации, полученной от производителей подшипников кассетного типа, направить обращение в Минпромторг России о целесообразности ограничения или прекращения поставок подшипников кассетного типа вагоностроительным предприятиям и обеспечения такой продукцией в первую очередь вагоноремонтных предприятий;
- аппарату Союза и Рабочей группе по эксплуатационным вопросам подготовить перечень временных мер в отношении ряда требований, связанных с содержанием и ремонтом подвижного состава, в целях допустимого продления сроков межре-

монтной эксплуатации подвижного состава и/или его составных частей для направления в Минпромторг России;

- обобщить информацию от компаний – членов Союза о текущей стоимости содержания подвижного состава с учётом стоимости финансирования, затрат на ремонт подвижного состава, включая цену запасных частей и материалов, изменений ключевой ставки Банка России, а также предложений по мерам, обеспечивающим содержание российского парка подвижного состава, и по мерам поддержки операторских компаний для дальнейшего направления в адрес первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Белоусова А. Р. При необходимости на основании полученной информации о стоимости содержания подвижного состава и факторах, влияющих на данную стоимость, направить обращение в Минпромторг России с просьбой о проведении совещания по вопросу ограничения стоимости запасных частей, деталей, материалов, используемых для ремонта и производства подвижного состава.

О мероприятиях Союза, направленных на поддержку операторских компаний в условиях текущего осложнения эксплуатационной обстановки на сети

На заседании **31 марта 2022 г.** Президиум Союза, с учётом обсуждения текущего осложнения эксплуатационной обстановки на сети, поручил аппарату Союза направить обращение в адрес первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Белоусова А. Р. о необходимости продления моратория на введение новых требований к вагонам

и их запасным частям в рамках технического регулирования в 2022–2023 гг. Также аппарату Союза поручено:

- провести работу с компаниями – членами Союза по формированию позиции по вопросам, связанным с техническим содержанием грузовых вагонов, обсуждаемым на 72-м заседании Комиссии вагонного хозяйства Совета по железно-

дорожному транспорту государств – участников Содружества, состоявшемся 28–31 марта 2022 г.;

- организовать работу по изучению вопроса необходимости дополнения перечня железнодорожного подвижного состава, в отношении которого после 01 января 2016 г. выполнены работы по продлению сроков их службы или модернизации с продлением сроков их службы, утверждённого приказом Минтранса России от 25 декабря 2015 г. № 382 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждённые приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286», и результат работы вынести на рассмотрение Президиума Союза для принятия окончательного решения. 28 апреля 2022 г. вопрос выносился на Президиум повторно. Во исполнение предыдущего решения Президиума аппарат Союза направил в компании – члены Союза запрос о наличии в компаниях моделей вагонов, которые целесообразно разрешить включать в поезда при продлении срока службы данных вагонов. В результате обобщения информации был сформирован соответствующий перечень вагонов, которые компании – члены Союза считают целесообразным разрешать включать в поезда после проведения работ по продлению срока их службы. Аппарату Союза поручено

направить в Минтранс России сформированную позицию операторского сообщества по данному вопросу;

- направить обращение в адрес заместителя Министра транспорта Российской Федерации Иванова В. О. с просьбой организовать совместную встречу с представителями Союза с целью определения направлений и механизмов взаимодействия при рассмотрении инициатив, связанных с операторской деятельностью.

На заседании **7 июня 2022 г.** с учётом состоявшегося обсуждения аппарату Союза поручено:

- направить обращение в Союз вагоноремонтных предприятий с целью обсуждения вопросов неоднократного роста цен на услуги компаний – членов Союза вагоноремонтных предприятий по ремонту подвижного состава, совместной выработке предложений, направленных на обеспечение стабильных обоснованных цен на указанные услуги в течение календарного года;
- направить в ФАС России информацию о росте цен на ремонт грузовых железнодорожных вагонов и приобретение запасных частей для подвижного состава, сформированную с учётом сведений, предоставленных компаниями – членами Союза, в целях исполнения п. 3 протокола заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Хуснуллина М. Ш. от 29 апреля 2022 г. № МХ-П49-69пр.

О внесённых в 2021 году изменениях в Технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011)

На заседании **15 марта 2022 г.** Президиум Союза поручил аппарату Союза

подготовить и направить обращения в Евразийскую экономическую комис-

сию и причастные российские регуляторы о необходимости переноса срока вступления в силу отдельных позиций изменений к Техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности

железнодорожного подвижного состава» в отношении составных частей грузового вагона как новых объектов регулирования, подлежащих обязательной сертификации.

О позиции Союза по вопросам повесток дня заседаний Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества

На заседании **15 марта 2022 г.** Президиум Союза, приняв к сведению информацию куратора Рабочей группы, члена Президиума Союза Чиганашкиной И. В. о проведённой работе по формированию позиции по вопросам повестки дня 72-го заседания Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества 28–31 марта 2022 г. (далее – 72-е заседание КВХ), поручил Рабочей группе по эксплуатационным вопросам и аппарату Союза при формировании позиции по вопросам повестки дня 72-го заседания КВХ исходить из необходимости исключения тре-

бований, усложняющих эксплуатацию подвижного состава и/или увеличивающих расходы на его содержание.

На заседании **22 ноября 2022 г.** Президиум Союза принял к сведению информацию Исполнительного директора Союза Санковского И. С. о позиции Союза по вопросам повестки дня 77-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ. Аппарату Союза поручено совместно с заинтересованными компаниями – членами Союза продолжить данную работу с учётом сформированной позиции операторского сообщества.

Об итогах 73-го заседания Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (31 августа – 02 сентября 2022 г.)

На заседании **6 сентября 2022 г.** с учётом состоявшегося обсуждения Президиум Союза поручил Исполнительному директору Союза Санковскому И. С. направить обращение в Минтранс России (Савельеву В. Г.), ОАО «РЖД» (Белозёрову О. В.)

и Ространснадзор (Басаргину В. Ф.) по вопросу сохранности парка железнодорожных грузовых вагонов при приёме/передаче с/на железнодорожных путей общего/необщего пользования на территории Российской Федерации.

Об итогах заседаний Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества

На заседании **07 июня 2022 г.** Президиум Союза принял к сведению информацию временно исполняющего обязанности Исполнительного директора Союза Санковского И. С. об итогах 76-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

На заседании **01 декабря 2022 г.** Президиум принял к сведению информацию об итогах 77-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

О позиции Союза по вопросам формирования консолидированного парка вагонов для обеспечения социально значимых перевозок и выполнения государственных задач, а также развития инструментов эвакуации невостробованных порожних вагонов, мешающих передвижению грузов

На заседании **15 марта 2022 г.** с учётом состоявшегося обсуждения аппарату Союза поручено направить в Аппарат Правительства Российской Федерации, Минтранс России, Минпромторг России, ФАС России, ОАО «РЖД» позицию Союза по указанным

вопросам, обозначив при этом необходимость предоставления дополнительной информации от ОАО «РЖД» и Минтранса России о реальной потребности в консолидировании части парка и о возможных принципах такой консолидации.

О предложениях Союза по внесению в законодательство изменений, направленных на обеспечение интересов владельцев подвижного состава при перевозках в недружественные страны

На заседании **28 апреля 2022 г.** Президиум Союза поручил аппарату Союза направить выработанные и консолидированные предложения в причастные органы государственной власти.

На заседании **07 июня 2022 г.** Президиум Союза поручил аппарату Союза продолжить данную работу с учётом сформированной позиции операторского сообщества.

О предложениях компаний – членов Союза по расширению перечня вагонов, в отношении которых выполнены работы по продлению сроков их службы или модернизации с продлением сроков их службы, которые допускается включать в поезда

На заседании **28 апреля 2022 г.** Президиум Союза, приняв к сведению информацию о поступивших в аппарат Союза предложениях компаний – членов Союза по расширению перечня вагонов, в отношении которых выполнены работы по продлению сроков их службы или модернизации с продлением сроков их службы,

которые допускается включать в поезда, поручил Рабочей группе по эксплуатационным вопросам рассмотреть данные предложения компаний – членов Союза и сформировать консолидированную позицию о целесообразности или нецелесообразности дальнейших действий по расширению перечня вагонов.

О приёме кандидата в члены Союза

На заседании **28 апреля 2022 г.** в члены Союза принято Общество с ограниченной ответственностью «Л-Транс».

На заседании **06 сентября 2022 г.** в члены Союза принято Общество

с ограниченной ответственностью «ЛАУДЕ».

На заседании **22 декабря 2022 г.** в члены Союза принято Общество с ограниченной ответственностью «РэйлСпецТранс».

О проблемных вопросах эксплуатации грузовых вагонов, оборудованных подшипниками кассетного типа

На заседании **28 апреля 2022 г.** аппарату Союза поручено:

- подготовить обращение в адрес руководителя рабочей группы высокого уровня по созданию условий для повышения устойчивости экономик государств – членов ЕАЭС, включая обеспечение макроэкономической стабильности, Решетникова М. Г. с просьбой об отмене антидемпин-

говой пошлины на подшипники кассетного типа производства Китайской Народной Республики, ввозимые в Российскую Федерацию;

- проработать возможность получения официальной информации о результатах проведённых АО «ВНИИЖТ» исследований свойств смазочных материалов для подшипников кассетного типа, применяемых в грузовых вагонах;

- Рабочей группе по эксплуатационным вопросам поручено проработать вопрос методологической оценки технического состояния колёсной пары, назначенный показатель срока эксплуатации (ресурса) которой продлевают до 10 лет и 1 млн км соответственно.

На заседании **06 сентября 2022 г.** Президиум Союза, приняв к сведению информацию Исполнительного директора Союза Санковского И. С. о ситуации с производством и поставкой кассетных подшипников на территории Российской Федерации, и с учётом состоявшегося обсуждения, поручил:

- аппарату Союза подготовить информационное письмо в адрес членов Союза, в собственности или аренде которых находятся вагоны с колёсными парами, оборудованными подшипниками кассетного типа, по вопросу

контроля надлежащего обеспечения вагоноремонтными предприятиями требований, установленных изготовителями по хранению и транспортировке подшипников кассетного типа;

- аппарату Союза совместно с профильной рабочей группой подготовить проект изменений в Порядок транспортировки и хранения подшипников кассетного типа в условиях вагоноремонтного предприятия.

На заседании **06 октября 2022 г.** приняв к сведению информацию Исполнительного директора Союза Санковского И. С. о ситуации с производством и поставкой кассетных подшипников на территории Российской Федерации, Президиум Союза поручил аппарату Союза продолжить работу, направленную на скорейшее обеспечение потребностей операторских компаний Союза в кассетных подшипниках.

О представителе Союза в Совете потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ при Правительственной комиссии по транспорту Российской Федерации

На заседании **14 июля 2022 г.** с целью определения кандидатуры представителя Союза в Совете потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ

проводилось открытое голосование за одного из предложенных членами Союза кандидатов. Большинство голосов в состав Совета представителем Союза избран Сапронов Александр Алексеевич.

Об организационных вопросах деятельности рабочих групп и экспертной группы Союза

На заседании **14 июля 2022 г.** с учётом состоявшегося обсуждения Исполнительному директору Союза Санковскому И. С. поручено организовать

работу по оптимизации перечня совещательных органов Союза (рабочие и экспертная группы), наполнению их функционала в части соответствия

приоритетным направлениям деятельности Союза и вынести на рассмотре-

ние очередного заседания Президиума Союза.

Об определении перечня совещательных органов Союза

На заседании **06 сентября 2022 г.** с учётом состоявшегося обсуждения Президиум Союза признал целесообразным определить следующий перечень совещательных органов Союза (рабочие и экспертная группы):

- Рабочая группа по нормотворчеству (РГН);
- Рабочая группа по эксплуатационным вопросам (РГЭ);
- Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования и ценообразования (РГТ);
- Рабочая группа по стратегическим вопросам развития рынка операторских услуг;
- Рабочая группа по развитию технологий в сфере оперирования желез-

нодорожным подвижным составом (РГРТ);

- Рабочая группа по вопросам развития контейнерных перевозок (РГКП);
- Рабочая группа при по вопросам финансового планирования деятельности Союза (РГФП);
- Экспертная группа Союза по вопросам стандартизации и технической политики (ЭГС).

Исполнительному директору Союза Санковскому И. С. поручено направить запрос членам Президиума Союза о предоставлении предложений по кандидатурам кураторов рабочих групп для рассмотрения на очередном заседании Президиума Союза.

О рассмотрении предложений по кандидатурам кураторов рабочих групп

На заседании **6 октября 2022 г.** с учётом поступивших предложений и состоявшегося обсуждения Президиум Союза утвердил следующих кураторов рабочих групп:

- Рабочая группа по стратегическим вопросам развития рынка операторских услуг – Ромашов И. В.;
- Рабочая группа по эксплуатационным вопросам (РГЭ) – Чиганашкина И. В.;
- Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования и ценообразования (РГТ) – Лихтенфельд А. Б.;
- Рабочая группа по развитию технологий в сфере оперирования желез-

нодорожным подвижным составом (РГРТ) – Никитин Д. Н.;

- Рабочая группа по вопросам развития контейнерных перевозок (РГКП) – Никитин Д. Н.;
- Рабочая группа по вопросам финансового планирования деятельности Союза (РГФП) – Лихтенфельд А. Б.;
- Экспертная группа по вопросам стандартизации и технической политики – Калетин С. В.;
- Рабочая группа по нормотворчеству (РГН) – Санковский И. С.

О ходе работы по инициативам об изменении законодательства, регулирующего деятельность операторов железнодорожного подвижного состава

На заседании **06 сентября 2022 г.** Президиум Союза, с учётом состоявшегося обсуждения инициативы ОАО «РЖД» о внесении изменений в статью 44 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, поручил Исполнительному директору Союза Санковскому И. С. совместно с профильными рабочими группами Союза организовать работу по подготовке экспертного заключения о нецелесообразности внесения изменений в статью 44 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации и направить подготовленное экспертное заключение в Минтранс России и Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД».

С учётом состоявшегося обсуждения аппарату Союза поручено направить обращение в ФАС России и Минэкономразвития России с позицией Союза в отношении подготовленного ФАС России проекта федерального закона «Об основах государственного регулирования цен (тарифов)»

и предложением об организации рабочей встречи с представителями указанных федеральных органов исполнительной власти по обсуждению данной инициативы. Исполнительному директору Союза Санковскому И. С. поручено:

- в случае продолжения Минтрансом России работы по подготовке законопроекта направить в Минтранс России позицию Союза с учётом мнения грузоотправителей в отношении подготовленного ОАО «РЖД» проекта приказа Минтранса России «Об утверждении Перечня критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки железнодорожным транспортом, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки на перевозку груза»;
- совместно с заинтересованными членами Президиума Союза определить перечень возможных сведений, предоставляемых компаниями Союза для формирования аналитических материалов, связанных с оказанием операторских услуг на железнодорожном транспорте, запросить компании о готовности предоставлять данные для ведения аналитических материалов. Результаты обобщения полученной информации вынести на рассмотрение заседания Президиума Союза для рассмотрения вопроса о формировании аналитических материалов Союза, источниках их получения, возможных конечных пользователях таких аналитических материалов.



О ходе работы по обеспечению возможности страхования вагонов компаний-операторов для перевозок грузов из Калининграда в страны Балтии и обратно

На заседании **06 сентября 2022 г.** Президиум Союза, приняв к сведению информацию Исполнительного директора Союза Санковского И.С. о работе Союза по обеспечению возможности страхования вагонов компаний-операторов для перевозок грузов

из Калининграда в страны Балтии и обратно, поручил аппарату Союза совместно с заинтересованными компаниями – членами Союза продолжить данную работу с учётом сформированной позиции операторского сообщества.

О согласовании проекта Методических рекомендаций по расчёту потребного парка грузовых вагонов

На заседании **06 сентября 2022 г.** Президиум Союза, отметив невозможность согласования проекта Методических рекомендаций по расчёту потребного парка грузовых вагонов (далее – Методика) ввиду непредоставления ОАО «РЖД» исходных данных для проведения расчётов (включая ретроспективные расчёты), поручил аппарату Союза:

- направить повторное обращение в ОАО «РЖД» (копию – в Минтранс России) с запросом данных, необходимых для проведения расчётов

потребного парка за 2017–2022 гг., а также изучить порядок и возможность размещения указанных данных в общем доступе в целях последующего обращения с соответствующим предложением в Минтранс России;

- провести тестовые расчёты потребного парка за периоды 2017–2022 гг. в целях сопоставления полученных данных с реальной картиной на сети в указанные периоды времени (например, в разрезе динамики ставок на предоставление вагонов, жалоб и обращений органов власти и т.д.).

О подписании Соглашения о сотрудничестве и взаимодействии между Техническим комитетом по стандартизации «Контейнеры» и Союзом

На заседании **06 сентября 2022 г.** Президиум Союза, приняв к сведению информацию Исполнительного директора

Союза Санковского И. С. о достигнутых договоренностях между Техническим комитетом по стандартизации «Контей-

неры» и Союзом о целесообразности заключения соглашения о сотрудничестве и взаимодействии, поручил Исполнительному директору Союза

Санковскому И. С. подписать Соглашение о сотрудничестве и взаимодействии между Техническим комитетом по стандартизации «Контейнеры» и Союзом.

О позиции Союза по проекту Порядка TOP

На заседании **06 октября 2022 г.** Президиум Союза поручил аппарату Союза продолжить данную работу с учётом сформированной позиции Союза об инфраструктурном характере услуги по TOP как в отношении гружёных, так

и порожних вагонов, а также нормативного закрепления в Порядке TOP условий, обеспечивающих чёткое соблюдение перевозчиком технологии перемещения вагонов в связи с выполнением TOP.

О позиции Союза по проекту Плана мероприятий по обеспечению ритмичности железнодорожных перевозок грузов в направлении морских портов Российской Федерации

На заседании **06 октября 2022 г.** Президиум Союза, приняв к сведению информацию Исполнительного директора Союза Санковского И. С. о работе Союза по проекту Плана мероприятий по обеспечению ритмичности железнодорожных перевозок грузов

в направлении морских портов Российской Федерации, поручил аппарату Союза совместно с заинтересованными компаниями – членами Союза продолжить данную работу с учётом сформированной позиции операторского сообщества.

О позиции Союза по вопросу о внесении изменений во Временные правила определения очерёдности перевозок грузов в части приоритизации отдельных контейнерных перевозок

На заседании **06 октября 2022 г.** Президиум Союза, приняв к сведению информацию Исполнительного директора Союза Санковского И. С. о работе Союза по вопросу о внесении изменений во Временные правила определения очерёдности перевозок грузов в части приоритизации отдельных контейнерных перевозок, поручил аппарату

Союза совместно с заинтересованными компаниями – членами Союза продолжить данную работу с учётом отрицательной позиции по введению принципа take-or-pay при перевозках контейнеров и приоритизации перевозок на основании отдельных договоров или на основании рейтингов грузоотправителей или операторов.

О ситуации с изданиями, осуществляющими мониторинг ставок аренды железнодорожного подвижного состава для перевозок

На заседании **22 ноября 2022 г.** Президиум Союза, приняв к сведению информацию Исполнительного директора Союза Санковского И. С. о работе Союза по взаимодействию с изданиями, осуществляющими мониторинг ставок аренды и предоставления железнодорожного подвижного состава для перевозок, и с учётом состоявшегося обсуждения о необходимости создания аналитического продукта, ориентированного на консолидацию информации о ставках аренды и предоставлении железнодорожного подвижного состава, поручил аппарату Союза совместно с заинтересованными компаниями – членами Союза:

- определить перечень возможных сведений, предоставляемых компаниями Союза для формирования аналитических материалов, связанных с оказанием операторских услуг на железнодорожном транспорте;
- проработать вопрос по форме предоставления членами Союза вышеуказанных сведений на основе принципа добровольности либо обязательности, а также вопрос репрезентативности предоставляемой информации;
- результаты обобщения полученной информации вынести на рассмотрение Президиума Союза на заседании 22 декабря 2022 г. для рассмотрения вопроса о формировании аналитических материалов на базе Союза либо о выборе организации, осуществляющей формирование подобных аналитических материалов для использования участниками рынка услуг операторов железнодорожного транспорта.

На заседании **22 декабря 2022 г.** Президиум Союза принял к сведению информацию Исполнительного директора Союза Санковского И. С. о работе, проведённой Союзом по исследованию потребности в создании аналитического продукта, ориентированного на консолидацию информации о ставках аренды и предоставлении железнодорожного подвижного состава (далее – аналитический продукт). Аппарату Союза поручено совместно с профильными специалистами компаний – членов Союза подготовить вариант визуализации аналитического продукта и его наполнения с учётом высказанного членами Президиума Союза мнения анонимном предоставлении информации по согласованному перечню и ориентированности на потребности рынка операторских услуг. Исполнительному директору Союза Санковскому И. С. на очередном заседании Президиума Союза представить подготовленный с учётом предложений компаний – членов Союза вариант визуализации аналитического продукта, а также предложения о финансировании его создания.





О придании накладной СМГС товарораспорядительной функции (информация о проводимой в рамках ОСЖД работе)

На заседании **22 ноября 2022 г.** Президиум Союза принял к сведению информацию Исполнительного директора Союза Санковского И. С. о проводимой в рамках ОСЖД работе по вопросу придания накладной СМГС товарораспорядительной функции. Аппарату Союза поручено продолжить работу

с учётом сформированной позиции операторского сообщества о необходимости учёта интересов операторов железнодорожного подвижного состава при придании накладной СМГС статуса товарораспорядительного документа при осуществлении железнодорожных грузовых перевозок.

О текущих проблемах вывоза контейнеров в полувагонах из портов Дальнего Востока и работе, проводимой Союзом по данному вопросу

На заседании **22 ноября 2022 г.** с учётом состоявшегося обсуждения информация о текущей ситуации с вывозом контейнеров в полувагонах из портов Дальнего Востока и работе Союза по данному вопросу принята к сведению членами Президиума Союза.

На заседании **01 декабря 2022 г.** с учётом состоявшегося обсуждения членами Президиума Союза принята к сведению информация о текущей ситуации с вывозом контейнеров в полу-

вагонах из портов Дальнего Востока и работе Союза по данному вопросу.

На заседании **22 декабря 2022 г.** Президиум Союза, приняв к сведению информацию Исполнительного директора Союза Санковского И. С.

о текущей ситуации с вывозом контейнеров в полувагонах из портов Дальнего Востока и работе Союза по данному вопросу, поручил:

- Рабочей группе по вопросам развития контейнерных перевозок (РГКП) сформировать перечень проблемных

вопросов, связанных с перевозкой контейнеров в направлении Дальнего Востока;

- рекомендовал компаниям – членам Союза направить в аппарат Союза информацию о наличии проблемных вопросов, связанных с железнодорожными перевозками в направле-

нии Дальнего Востока, применительно к различным родам подвижного состава;

- поручил аппарату Союза обобщить поступившую от компаний – членов Союза информацию по данному вопросу в целях выработки консолидированной позиции Союза.

О подходах к индексации цен на услуги ВРК-1 по проведению ремонта колёсных пар

На заседании **22 декабря 2022 г.** Президиум Союза принял к сведению информацию Исполнительного директора Союза Санковского И. С. о работе Союза по формированию подходов к индексации цен на услуги ВРК-1 по проведению ремонта колёсных пар (в части фонда оплаты труда), в том числе об осуществлении дважды в 2022 году индексации цен на указанные услуги с учётом проведённых

ОАО «РЖД» доиндексаций заработной платы. Аппарату Союза рекомендовано продолжить указанную работу с учётом возможности индексации, начиная с 2023 года, цен на указанные услуги в части фонда оплаты труда на основании прогнозных показателей инфляции – индекса потребительских цен, доведённых Минэкономразвития России, осуществления такой индексации не чаще одного раза в полгода.



Исполнительный директор Союза



САНКОВСКИЙ
Игорь Святославович

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 подотчётен Общему собранию членов и Президиуму Союза. Компетенция Исполнительного директора определена в разделе VII Устава Союза.

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

В феврале 2022 года, в связи с назначением Дружинина Алексея Александровича на должность руководителя Росжелдора, временно исполняющим обязанности Исполнительного директора Союза назначен **Санковский Игорь Святославович**.

28 июня 2022 г. Общим собранием членов Союза сроком на 3 года Санковский Игорь Святославович избран Исполнительным директором Союза.

Ревизионная комиссия Союза

Для осуществления надзора за финансовой деятельностью Союза создана Ревизионная комиссия сроком полномочий на 3 года.

Согласно решению внеочередного Общего собрания членов Союза 14 декабря 2022 г. досрочно были прекращены полномочия члена Ревизионной комиссии Петровой Юлии Владимировны. А в состав Ревизионной комиссии Союза с 14 декабря 2022 г. на срок до истечения полномочий оставшихся членов Ревизионной комиссии Союза была избрана Дворянинова Надежда Анатольевна.

Таким образом, обновленный состав Ревизионной комиссии выглядит следующим образом:

Кобзева Елена Владимировна,
заместитель начальник отдела рынка и маркетинговых коммуникаций АО «Рефсервис»;

Дворянинова Надежда Анатольевна,
начальник отдела методологии ценообразования и тарифов АО «НТК»;

Юмашева Лариса Николаевна,
главный бухгалтер ООО «УГМК-Транс».

Счётная комиссия Союза

По решению годового Общего собрания членов Союза 28 июня 2022 г. была избрана Счётная комиссия сроком полномочий на 3 года. Счётная комиссия Союза сформирована в следующем составе:

Абрамова Светлана Михайловна,
главный специалист Общества с ограниченной ответственностью «УК Деметра-Холдинг» – управляющая компания Общества с ограниченной ответственностью «Русагротранс» (осуществляет полномочия единоличного исполнительного органа ООО «Русагротранс»);

Андросова Светлана Александровна,
начальник департамента корпоративных коммуникаций Акционерного общества «СГ-транс»;

Галанский Евгений Николаевич,
заместитель начальника Департамента аналитики и логистики Общества с ограниченной ответственностью «РЕИЛГО»;

Стуров Сергей Васильевич,
заместитель начальника управления маркетинга по взаимодействию с органами государственной власти АО «НефтеТрансСервис»;

Сысоенко Светлана Николаевна,
главный специалист нормативно-правового отдела Департамента по мониторингу и правовой поддержке Общества с ограниченной ответственностью «Трансойл».



РАБОЧИЕ ГРУППЫ СОЮЗА



Рабочие группы являются коллегиальными постоянно действующими либо специально созданными для реализации конкретной цели консультативно-совещательными органами Президиума Союза. Цель образования рабочих групп – углубленная проработка вопросов, входящих в компетенцию СОЖТ, и подготовка материалов для органов управления Союза. Решение о создании рабочей группы, определении целей и задач её деятельности, временном или посто-

янном характере функционирования принимает Президиум Союза. Рабочая группа для реализации возложенных на неё функций подготавливает предложения и рекомендации, а также проекты решений Президиума Союза по рассматриваемым вопросам. Контроль за деятельностью рабочей группы, её взаимодействие с Президиумом Союза осуществляет куратор, назначаемый Президиумом Союза из числа членов Президиума Союза 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). Персональный состав рабочей группы утверждается куратором. Руководитель рабочей группы назначается куратором из числа членов рабочей группы и несёт ответственность за организацию её деятельности.

По состоянию на декабрь 2022 года при Президиуме Союза функционирует 7 рабочих групп и 1 экспертная группа:

1. Рабочая группа по нормотворчеству.
2. Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования и ценообразования.
3. Рабочая группа по эксплуатационным вопросам.
4. Рабочая группа по стратегическим вопросам развития рынка операторских услуг.
5. Рабочая группа по развитию технологий в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом.
6. Рабочая группа по вопросам развития контейнерных перевозок.
7. Рабочая группа по вопросам финансового планирования деятельности Союза.
8. Экспертная группа по вопросам стандартизации и технической политики.

Рабочая группа по нормотворчеству

Создана решением Президиума 27 ноября 2009 г.
(протокол Президиума № 6/2009)

 КУРАТОР



САНКОВСКИЙ
Игорь Святославович

Исполнительный директор Союза



ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ:

- подготовка предложений по внесению изменений и дополнений в отраслевое законодательство, отражающих реальную структуру участников рынка грузовых перевозок;
- формирование предложений для включения в проекты нормативных 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 нормативных правовых актов, регламентирующих обращение порожних частных вагонов;
- рассмотрение поступающих в Союз запросов, касающихся изменений в правила перевозок грузов и иные нормативные правовые акты железнодорожного транспорта.



ХАРАКТЕР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

на постоянной основе.

Среди основных направлений деятельности Рабочей группы в 2022 году можно отметить следующие:

- участие в публичном обсуждении проектов нормативных правовых актов, затрагивающих интересы операторов железнодорожного подвижного состава, размещенных на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов regulation.gov.ru;
- рассмотрение поступающих в Союз запросов, касающихся изменений в правила перевозок железнодорожным транспортом грузов и иные нормативные правовые акты в области железнодорожного транспорта;
- участие в мероприятиях по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере железнодорожного транспорта, включая формирование списка видов разрешительной деятельности, подлежащей автоматизации и оптимизации;
- представление позиции Союза на проводимых в федеральных органах исполнительной власти,

ОАО «РЖД» и ЕЭК совещаниях, касающихся выработки позиции по проектам актов, включая участие в работе Минтранса России по пересмотру утративших актов МПС России и МПС СССР;

- разработка и сопровождение инициатив участников Союза по изменениям нормативных правовых актов и документов ОАО «РЖД»;
- подготовка предложений по основным направлениям нормативного правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава.

В 2022 году Рабочей группой было рассмотрено более 50 проектов нормативно-правовых актов.

В ходе проведенных заседаний членами Рабочей группы были выработаны позиции Союза по основным нормативным актам, в работе над которыми Союз принимал участие в течение всего 2022 года. Основной перечень НПА содержится в разделе «Ключевые мероприятия и результаты 2022 года».

Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования и ценообразования

Создана по решению Президиума 27 ноября 2009 г. (протокол Президиума № 6/2009)

 КУРАТОР



ЛИХТЕНФЕЛЬД
Алексей Борисович

Заместитель
Председателя Президиума



ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ:

- разработка изменений и дополнений в нормативные правовые акты в сфере тарифного регулирования.



ХАРАКТЕР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

на постоянной основе.



Основными направлениями деятельности Рабочей группы являются:

- формирование эффективной тарифной политики, направленной на создание равных тарифных условий эксплуатации подвижного состава разной собственности;
- совершенствование существующих тарифных механизмов, направленных на повышение эффективности работы вагонного парка, увеличение объёмов перевозок и повышение конкуренции относительно других видов транспорта;
- участие в разработке новой тарифной системы в условиях реформирования отрасли, которая будет обеспечивать равную заинтересованность в повышении эффективности железнодорожных перевозок всех участников перевозочного процесса.

В течение 2022 года основными вопросами, прорабатываемыми Рабочей группой были следующие:

- недопущение дополнительного, сверх общей индексации, повышения тарифов на порожний пробег полувагонов (в январе 2022 года со стороны ОАО «РЖД» поступила инициатива о дополнительном повышении тарифов на порожний пробег полувагонов на 15 %). По итогам обсуждения Союзом было направлено письмо в Правительство РФ, в котором были сформулированы основные аргументы операторского сообщества против данных предложений с подробным объяснением пагубных последствий предлагаемой инициативы. В результате на 2022 и 2023 годы данная инициатива поддержана не была;
- решение вопроса с порядком тарификации переадресации порожних вагонов в пути следования (Обратить внимание Заказчика!);
- участие в обсуждении проекта плана-графика мероприятий по проработке основных принципов формирования новой модели государственного тарифного регулирования грузовых железнодорожных перевозок.

В августе 2022 году члены Рабочей группы по вопросам тарифного регулирования и ценообразования участвовали в работе Совета потребителей

по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО (далее – Совет потребителей) в рамках обсуждения проекта плана-графика мероприятий по проработке основных принципов формирования новой модели государственного тарифного регулирования грузовых железнодорожных перевозок (протокол Комитета по вопросам тарифного регулирования Совета потребителей от 09 августа 2022 г. № 02/2022-КТР).

По результатам обсуждения Минэкономразвития был подготовлен доклад в Правительство РФ с просьбой утвердить план-график, согласно которому в марте 2023 года было запланировано создание рабочей группы по формированию новой модели государственного тарифного регулирования, а 01 января 2026 г. планируется введение в действие нового Прейскуранта № 10-01. По состоянию на март 2023 года рабочая группа по формированию новой модели государственного тарифного регулирования не создана, но работа над проектом плана-графика продолжается с участием различных министерств и ведомств.

В целом, на 2023 год приоритетными остаются задачи по анализу инициатив по пересмотру действующей системы тарифов, включая активное участие в обсуждении и разработке Нового Прейскуранта № 10-01, а также работа с ОАО «РЖД» и федеральными органами государственной власти по согласованию оптимальных тарифных решений.

Рабочая группа по эксплуатационным вопросам

Создана 27 апреля 2010 г. на базе 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).

 КУРАТОР



ЧИГАНАШКИНА
Ирина Викторовна

Член Президиума Союза



ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ:

- участие в разработке актов технического регулирования в сфере железнодорожного транспорта, разработка изменений и дополнений в нормативные правовые акты, регламентирующие технические и технологические вопросы эксплуатации вагонного парка, рассмотрение поступающих в Союз запросов, касающихся технических и технологических вопросов эксплуатации вагонного парка, подготовка ответов на указанные вопросы, а также подготовка позиции представителей Союза по указанным вопросам на совещаниях, конференциях и иных публичных мероприятиях.



ХАРАКТЕР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

на постоянной основе.



ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ:

в течение 2022 года на площадке рабочей группы при Президиуме Союза по эксплуатационным вопросам рассмотрен и проработан широкий круг вопросов, связанных с организацией ремонта, технического обслуживания и эксплуатацией подвижного состава. Организованы и проведены 23 заседания Рабочей группы.

Деятельность Рабочей группы в 2022 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 учётом 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 (72-е, 73-е и 74-е заседания) и Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (76-е и 77-е заседания).

Также Рабочей группой был проведён ряд совещаний и рабочих встреч с участием представителей ведущих изготовителей комплектующих для грузовых вагонов, вагоноремонтного комплекса.

Рабочая группа, в частности, рассмотрела вопросы и предложения с выработкой по ним решений:

- практическая реализация проекта «Цифровая платформа управления жизненным циклом составных частей железнодорожного подвижного состава. Концепция» (совместно с НП «ОПЖТ»);

- обеспечение вагонного парка операторского сообщества поглощающими аппаратами;
- позиция Союза в рамках подготовки к заседаниям Комиссии вагонного хозяйства и Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества;
- перечень неисправностей гружёных или порожних грузовых вагонов, требующих текущего отцепочного ремонта;
- мероприятия и технические решения, направленные на совершенствование работы вагонного комплекса и повышения надёжности грузовых вагонов в эксплуатации;
- актуализация нормативной документации по техническому содержанию вагонов;
- меры поддержки в текущей ситуации владельцев подвижного состава оборудованного подшипниками кассетного типа.

Необходимо отметить, что деятельность Рабочей группы не ограничивается только официальными заседаниями: предварительная подготовка позиции Союза по вопросам технического содержания железнодорожного подвижного состава, в том числе обмен мнениями между участниками Рабочей группы, является постоянным непрерывным процессом, что позволяет Союзу соответствующим образом реагировать на происходящие процессы в данном сегменте грузовых железнодорожных перевозок.

Рабочая группа по стратегическим вопросам развития рынка операторских услуг

Создана решением Президиума 06 сентября 2022 г.
(протокол Президиума № 08/2022)

 КУРАТОР



РОМАШОВ
Игорь Валерьевич

Председатель Президиума Союза



ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ:

■ Рабочая группа по стратегическим вопросам развития рынка операторских услуг создана как результат проведённой работы по оптимизации перечня совещательных органов Союза. В компетенции Рабочей группы входят вопросы разработки стратегии развития Союза, направленной на создание инструментов повышения роли Союза в общественной, политической и экономической деятельности в области железнодорожного транспорта.



ХАРАКТЕР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

на постоянной основе.



ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ:

в 2022 году заседаний Рабочей группы не проводилось.

Рабочая группа по развитию технологий в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом

Создана решением Президиума 24 декабря 2015 г.
(протокол Президиума № 12/2015)

 КУРАТОР



НИКИТИН
Дмитрий Николаевич

Президент АО «Евросиб СПб – транспортные системы»



ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ:

■ развитие и внедрение технологий, повышающих эффективность деятельности операторов – членов Союза.



ХАРАКТЕР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

на постоянной основе.



ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ:

в 2022 году Рабочая группа по развитию технологий в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом провела 1 собственное заседание.

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.

Рабочей группой рассмотрены вопросы:

- направления сформированной на основании предложений членов Союза позиции об информационном взаимодействии ЦФТО и операторов железнодорожного транспорта с анализом информации, необходимой для оказания операторских услуг с учётом потребностей пользователей услугами железнодорожного транспорта;
- создания цифровой логистической платформы.

В ходе заседания члены Рабочей группы обсудили проект письма Союза в адрес ЦФТО по улучшению информационного взаимодействия, а именно: рассмотрение возможности разработки агрегированных отчётов в рамках АС ЭТРАН (в режиме АСУ-АСУ) либо системы информирования АСОУП-3 («Единое окно»), а также формирование на основании предложений компаний – членов Союза перечня агрегированных отчётных форм, доступ к которым необходим операторам железнодорожного транспорта. С дополнением от компаний-представителей были учтены следующие моменты:

1. Рассмотреть данный вопрос по двум критериям:
 - определение объёма получаемой от ЦФТО информации;
 - определение возможности предоставления информации по парку вагонов других операторов.
2. Довести до ЦФТО предложения о заинтересованности в получении информации по парку вагонов других операторов в том же объёме, в котором оператор получает информацию по своему парку при условии согласия на предоставление такой информации другим операторам.
3. Подготовить дополнительный перечень информации, в получении кото-

рой заинтересованы операторы, и рассмотреть его на следующем заседании Рабочей группы для решения вопроса о направлении в ЦФТО.

4. Обратить внимание на качество предоставляемой информации.
5. Рассмотреть целесообразность направления в ЦФТО уже сформированного перечня информации, в получении которой заинтересованы операторы.
6. Включить в перечень предоставляемой информации акты общей формы АСУ МРЦ, АСУ СТ либо направить в ЦФТО запрос о возврате прежнего формата предоставления информации.
7. Предложить компаниям – членам Союза предоставить в аппарат Союза дополнительную информацию, в получении которой заинтересованы операторы вагонов, в целях обобщения и вынесения на рассмотрение Рабочей группы для принятия решения о направлении дополнительного запроса в ЦФТО.
8. Принять к сведению информацию о проводимой работе с ОАО «РЖД» по созданию цифровой логистической платформы в целях налаживания эффективной работы терминалов и железнодорожных станций и предложить компаниям – членам Союза присоединиться к Рабочей группе по созданию названной платформы.

Рабочей группой были приняты решения:

- направить согласованный проект письма с перечнем необходимой информации, в получении которой заинтересованы операторы;
- довести до компаний – членов Союза предложения с приглашением представителей заинтересованных компаний к участию в проводимой работе с ОАО «РЖД» по созданию цифровой логистической платформы.

Рабочая группа по вопросам развития контейнерных перевозок

Создана решением Президиума 22 марта 2017 г. (протокол Президиума № 02/2017)

 КУРАТОР



НИКИТИН
Дмитрий Николаевич

Президент АО «Евросиб СПб – транспортные системы»



ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ:

- формирование консолидированной позиции участников рынка железнодорожных контейнерных перевозок для поддержания текущих темпов роста объёмов перевозки и дальнейшего развития контейнерного рынка России в целом.



ХАРАКТЕР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

на постоянной основе.



ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ:

в 2022 году Рабочая группа по вопросам развития контейнерных перевозок провела 5 собственных заседаний.

Основными направлениями деятельности Рабочей группы в 2022 году были:

- Комплексный подход к вопросам организации контейнерных перевозок, направленный на защиту и продвижение интересов операторского сообщества в органах государственной власти и госкорпорациях.
- Систематизация работы по взаимодействию с ОАО «РЖД».
- Совершенствование нормативно-правовой базы контейнерных перевозок.
- Разработка мер по повышению конкурентоспособности контейнерных перевозок.

В рамках указанных направлений рассмотрены следующие вопросы:

- Ход работы по формированию долгосрочной программы развития контейнерных перевозок по сети ОАО «РЖД» (ЦМР КП).
- Тарифная политика в сфере контейнерных перевозок: взаимодействие с ОАО «РЖД» и ФАС России.
- Предложения по увеличению свободного парка универсальных и специализированных контейнеров в 2022–2025 гг.
- Разработка программы поддержки производства контейнерного оборудования российскими предприятиями.
- Актуальные вопросы развития рынка контейнерных перевозок.
- Выработка мер и предложений для ОАО «РЖД», органов государственной власти на период кризисной ситуации.
- Выработка законодательной инициативы по вопросу устранения избыточных требований при работе с ЗПУ при перевозке контейнеров железнодорожным транспортом.
- Использование полувагонов для вывоза импортной грузовой базы в контейнерах с портов Дальнего Востока на Сибирь, Урал. Регулирование тарифной политики погрузочно-разгрузочных операций, предоставление вагонов. Вопрос расширения локаций по обработке полувагонов с контейнерами.

По результатам рассмотрения вопросов были приняты решения:

- Направить в аппарат Союза позицию компаний по вопросу пилотного проекта создания ЦТЛП, а также по вопросу структуры аналитического доклада на тему «Анализ контейнерных перевозок в рамках ЕЭС в целях выработки предложений по их развитию». Организовать в III–IV квартале 2022 года мероприятия по совместному обсуждению проекта ЦТЛП с его инициаторами.

- Учесть информацию о предложениях по совершенствованию тарификации перевозок в контейнерах, рассмотренных на заседании РГ РТ 17.08.21. Отметить, что по итогам рассмотрения было принято решение направить указанные предложения на доработку с целью усиления аргументации и позиции по данному вопросу. Направить в аппарат Союза официальную позицию компаний в отношении указанных предложений.
- Отметить, что предложения ОАО «РЖД» по дополнительной индексации тарифов на контейнерные перевозки не были поддержаны участниками РГКП. В качестве альтернативы и для нивелирования рисков оттока грузов рассмотреть не «плоскую» индексацию, а дифференцированную.
- Сбор и систематизация данных от операторских компаний о возможностях подачи под погрузку полувагонов с последующей консолидацией мнения Рабочей группы по вопросу использования полувагонов для вывоза импортной грузовой базы в контейнерах с портов Дальнего Востока на Сибирь, Урал, регулирования тарифной политики погрузочно-разгрузочных операций, предоставления вагонов и расширения локаций по обработке полувагонов с контейнерами.
- Рассмотреть варианты погрузки контейнеров в полувагоны, в соответствии с МТУ, утвержденным распоряжением ЦФТО от 17 октября 2022 г. № ЦФТО-210/р, с учётом проводимой работы по доработке новых МТУ и возможностей использования личного кабинета на сайте ОАО «РЖД», где размещены все МТУ и расчёты, а также порядке оформления перевозочных документов при оформлении контейнерной отправки.

В 2023 году планируется продолжить работу по указанным направлениям.

Рабочая группа по вопросам финансового планирования деятельности Союза

Создана решением Президиума 20 декабря 2016 г. (протокол Президиума № 11/2016)

 КУРАТОР



ЛИХТЕНФЕЛЬД
Алексей Борисович

Заместитель
Председателя Президиума



ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ:

- углубленная проработка проекта финансового плана (сметы доходов и расходов) Союза, представляемого Исполнительным директором Союза на утверждение Президиумом Союза.



ХАРАКТЕР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

на постоянной основе.



Основными направлениями деятельности Рабочей группы в 2022 году были:

- Участие в формировании проекта финансового плана (сметы доходов и расходов) Союза на 2023 год.
- Рассмотрение отчётов о расходовании денежных средств Союза в рамках финансового плана.
- Рассмотрение методологии формирования бюджетных форм управленческой отчётности Союза.
- Рассмотрение вопросов взыскания просроченной задолженности Союза, формирования сумм резервов по сомнительным долгам (по итогам оценки платёжеспособности должника) и увеличения доходной части финансового плана Союза.

В 2023 году планируется продолжить деятельность Рабочей группы в части проработки проекта финансового плана и контроля его исполнения, а также других вопросов финансового планирования.

Экспертная группа по вопросам стандартизации и технической политики

Создана по решению Президиума 24 ноября 2020 г.
(протокол Президиума № 9/2020)

 КУРАТОР



КАЛЕТИН
Сергей Владимирович

Член Президиума Союза



ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ ЭКСПЕРТНОЙ ГРУППЫ:

- обеспечивает формирование единой консолидируемой позиции в рамках Союза по вопросам стандартизации и технической политики.



ХАРАКТЕР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

на постоянной основе.



ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЭКСПЕРТНОЙ ГРУППЫ:

- оценка программы национальной стандартизации в сфере деятельности операторского сообщества и мониторинг реализации этой программы;
- рассмотрение и оценка содержания проектов стандартов на национальном и межгосударственном уровнях (международных, региональных и национальных стандартов) в установленной сфере деятельности и изменений к ним;
- взаимодействие с техническими комитетами по стандартизации;
- взаимодействие с Комитетом по нормативно-техническому обеспечению и стандартизации НП «ОПЖТ».

В 2022 году в рамках работы Экспертной группы при аппарате Союза рассматривались материалы, предоставленные Министерством транспорта Российской Федерации, сформированные в рамках рабочей группы (создана 25 октября 2022 г. распоряжением

Минтранса России № ВС-272-р) по разработке проектов изменений в технические регламенты Таможенного союза в области железнодорожного транспорта (ТР ТС 001/2011, ТР ТС 002/2011, ТР ТС 003/2011). В состав рабочей группы включены представители Союза. На заседаниях Экспертной группы рассмотрены предложения компаний, входящих в Союз, и сформирована позиция Союза по ключевым изменениям. К таким изменениям, в первую очередь, отнесены подходы к понятию назначенного срока службы железнодорожного

подвижного состава и его составных частей. Сформированная позиция Союза позволила в январе 2023 года на очном заседании рабочей группы Минтранса России согласовать изменение в Технический регламент ТР ТС 001/2011, касающееся назначенного срока службы. В согласованной редакции обязательность установления данного показателя с точки зрения Технического регламента сохраняется только для железнодорожного подвижного состава, а для составных частей будут устанавливаться предельные состояния.



ПРИСУТСТВИЕ В СМИ



Динамика упоминания СРО Союз операторов железнодорожного транспорта в СМИ (по данным SCAN-Interfax)

За последние годы наблюдается положительная динамика упоминаемости Союза в СМИ.

Активное присутствие в медиapro-странстве позволяет доносить основные цели и задачи Союза, а также

проблемы операторского сообщества до всех участников транспортного рынка.

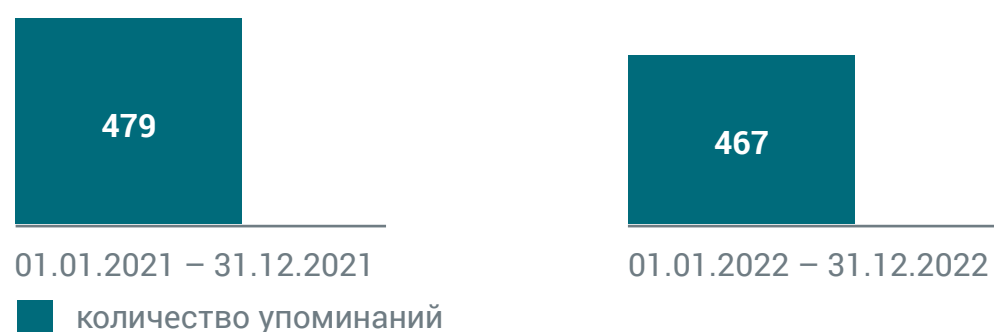
Количество упоминаний Союза в СМИ

Количество упоминаний позволяет оценить долю присутствия СОЖТ в информационном поле. В отчёте отражено количество упоминаний за 2022 год в сравнении с 2021 годом. При этом дублирующие публикации не учитывались.

Динамика упоминаний Союза в СМИ

Количество упоминаний позволяет оценить долю присутствия СОЖТ в информационном поле. В отчёте отражено количество упоминаний за 2022 год в сравнении с 2021 годом. При этом дублирующие публикации не учитывались.

Сравнение



При том что среднее количество заметок за год пусть незначительно, но всё же уменьшилось, можно утверждать, что **эффективность присутствия Союза в СМИ увеличилась значительно.**

Охват аудитории в 2022 году составил

56 млн человек

Это выше
предыдущего года
в **2** раза

Для сравнения: в 2021 году
этот показатель составил

28 млн человек

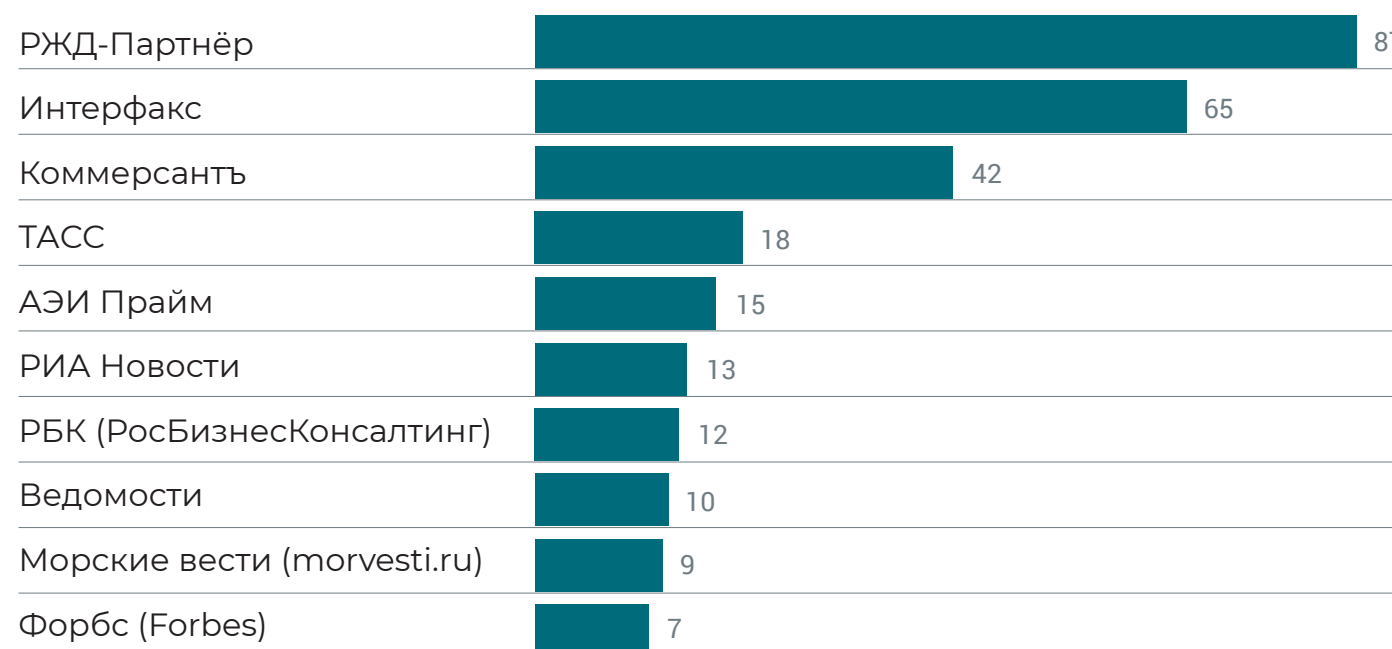
Сравнение



Ключевые источники, 2022 год (по данным SCAN-Interfax)

Можно отметить, что в 2022 году в топе источников СМИ, писавших о Союзе, появились такие издания как «Форбс» и «Морские вести».

Топ источников СМИ



ПРИЛОЖЕНИЕ: РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЖЕЛЕЗНО- ДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2022 ГОДУ



Погрузка грузов по сети ОАО «РЖД»

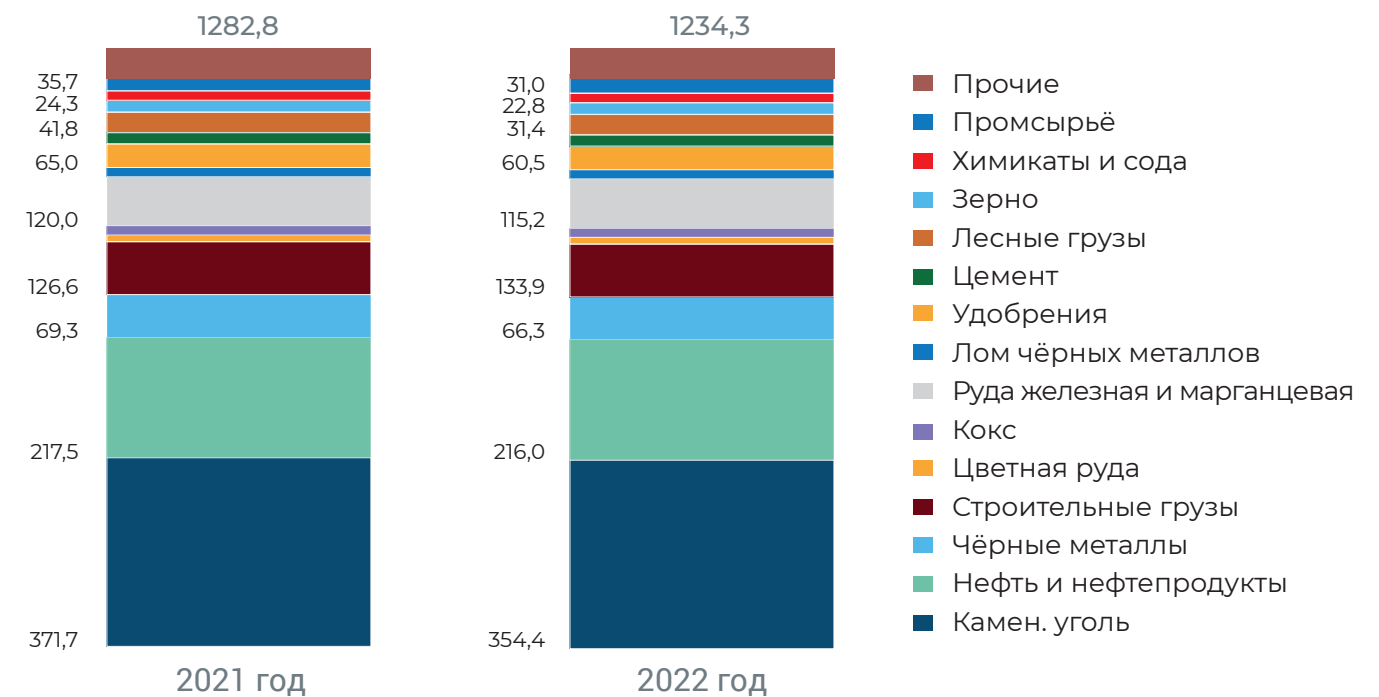
Общая погрузка грузов¹ в 2022 году составила 1234,3 млн тонн², что на 3,8 % (на 48,5 млн тонн) ниже уровня прошлого года. Погрузка на экспорт снизилась в большей степени – на 12,4 % (на 60,8 млн тонн).

За 12 месяцев 2022 года по всем важнейшим грузам, кроме строительных, погрузка к прошлому году снизилась.

В частности, погрузка каменного угля снизилась на 4,6 % (на 17,3 млн тонн), нефти и нефтепродуктов – на 0,7 % (на 1,5 млн тонн), руды железной и марганцевой – на 4,0 % (на 4,8 млн тонн), лесных грузов – на 24,8 % (на 10,4 млн тонн), химических и минеральных удобрений – на 6,9 % (на 4,5 млн тонн), зерна – на 4,8 % (на 1,2 млн тонн). При этом выросла погрузка строительных грузов на 5,7 % (на 7,2 млн тонн). Отметим, что сильно выросла позиция «импортные грузы» – на 18,3 % (на 2,8 млн тонн).

Погрузка на экспорт, как выше уже было сказано, упала сильнее, чем погрузка в целом, – на 12,4 %. Экспорт угля снизился на 8,4 % (почти на 18,0 млн тонн), экспорт нефти и нефтепродуктов снизился на 4,9 % (на 4,5 млн тонн), экспорт руды железной и марганцевой снизился на 35,5 % (на 9,3 млн тонн), экспорт чёрных металлов упал на 19,5 % (на 5,8 млн тонн), экспорт лесных грузов снизился на 48,6 % (на 9,3 млн тонн), экспорт химических и минеральных удобрений снизился на 23,2 % (почти на 9,0 млн тонн).

Погрузка важнейших грузов по сети РЖД в 2021 и 2022 году, млн тонн

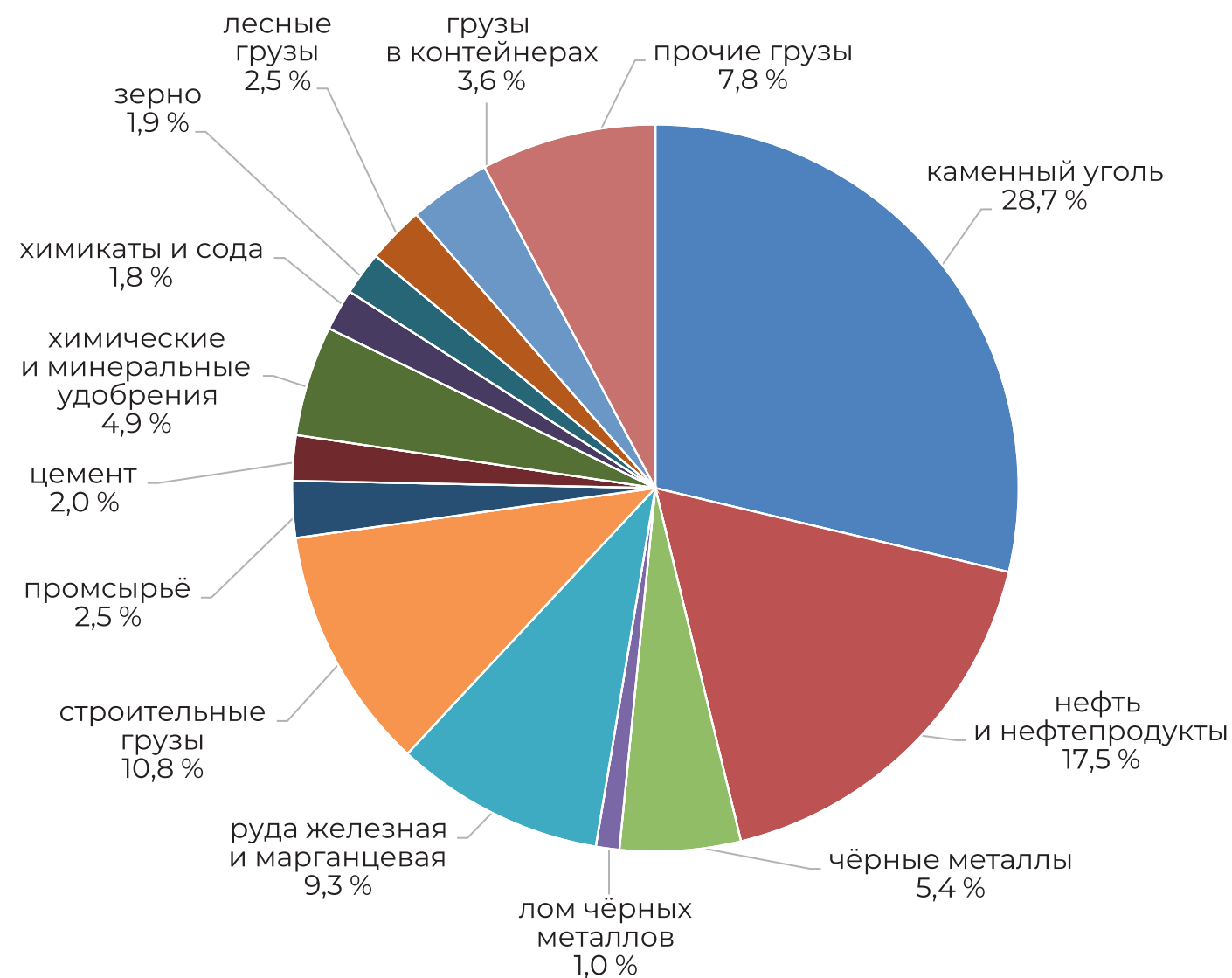


¹ Везде в настоящем приложении, если не оговорено иное, показатели приводятся по данным ОАО «РЖД». В статистических данных ОАО «РЖД» показатели ФГУП «Крымская железная дорога» не учитываются.

² По данным Росстата 1236,4 млн тонн. Данные Росстата традиционно отличаются от данных ОАО «РЖД», но отличие несущественно.

В общей погрузке грузов железными дорогами важнейшими номенклатурами по-прежнему являются каменный уголь, нефть и нефтепродукты (смотри диаграмму ниже). Доля каменного угля сократилась, но незначительно: если в 2021 году она составляла 29,0 %, то по итогам 2022 года составила 28,7 %. Доля нефти и нефтепродуктов выросла с 17,0 % до 17,5 %.

Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2022 году



Грузооборот, объём перевозок и средняя дальность

Грузооборот по инфраструктуре РЖД в 2022 году составил 2635,7 млрд т·км, что ниже показателя предыдущего года на 0,1 %.

Грузооборот с учётом пробега вагонов в порожнем состоянии составил в 2022 году 3300,4 млрд т·км, что ниже показателя прошлого года на 0,6 %¹.

Показатель объёма перевозок (перевезено) по итогам 2022 г. составил 1354,5 млн тонны, что на 3,5 % ниже аналогичного показателя в 2021 году².

Структура перевозок в 2022 году несколько изменилась по сравнению с 2021 годом. Доля перевозок во внутрироссийском (внутригосударственном) сообщении выросла с 57,4 % до 60,3 % (на 2,9 п.п.), а доля экспорта снизилась с 34,8 % до 31,7 % (на 3,1 п.п.)³.

Доля перевозок в импортном сообщении снизилась с 5,4 % в 2021 году до 5,2 % в 2022 году (падение абсолютного показателя – на 7 %). Доля транзита увеличилась с 2,4 % до 2,7 % (на 0,3 п.п.)⁴.

Средняя дальность перевозок всех грузов в 2022 году составила 1946 км, что на 3,5 % (на 66 км) выше, чем в 2021 году. Следует отметить, что средняя дальность перевозки каменного угля (во всех видах сообщения) снизилась с 2826 км до 2765 км, т.е. на 2,2 % (на 61 км), но средняя дальность его перевозок по России выросла с 1067 км до 1111 км, т.е. на 4,1 % (на 44 км).

¹ По данным пресс-релиза ОАО «РЖД» от 06 января 2023 г. Росстат этот показатель не учитывает.
² Следует принять во внимание, что, согласно существующей на железнодорожном транспорте системе учёта показателей работы, показатель «перевезено» не эквивалентен показателю «погрузка». «Погрузка» включает объёмы, погруженные во внутригосударственном сообщении (по РФ) и погруженные назначением на экспорт, а показатель «перевезено» включает в дополнение к этому ещё импорт и транзит. Если пренебречь небольшими отличиями, вызванными особенностями учёта импортных грузов, прибывающих в порты, в графе «импортные грузы» отчёта ф. ГО-10 и графе «импорт» отчёта ф. ЦО-12, которые приводят к тому, что показатель «погрузка» немного не совпадает с суммой «перевезено» по РФ на экспорт, и отличиями, связанными с моментом учёта, эта погрешность, как правило, не превышает 1 %. Вместе с тем, иногда эти термины могут использоваться как синонимы, например, в СМИ (обычно в этих случаях подразумевается именно погрузка). Кроме того, в справочниках Росстата «Транспорт в России» в таблице, в которой приводится объём перевозок, по всем остальным видам транспорта приводится показатель «перевезено», но для железнодорожного транспорта вместо показателя «перевезено» приводятся данные о погрузке, о чём Росстат делает соответствующее пояснение. Именно показатель «перевезено» (а не погрузка) используется для расчёта средней дальности перевозки, которая определяется как частное от деления грузооборота на «перевезено».
³ При этом абсолютное снижение перевозок на экспорт составило (-12,1 %).
⁴ Абсолютный рост показателя «перевезено» в транзитном сообщении составил (+11,3 %).

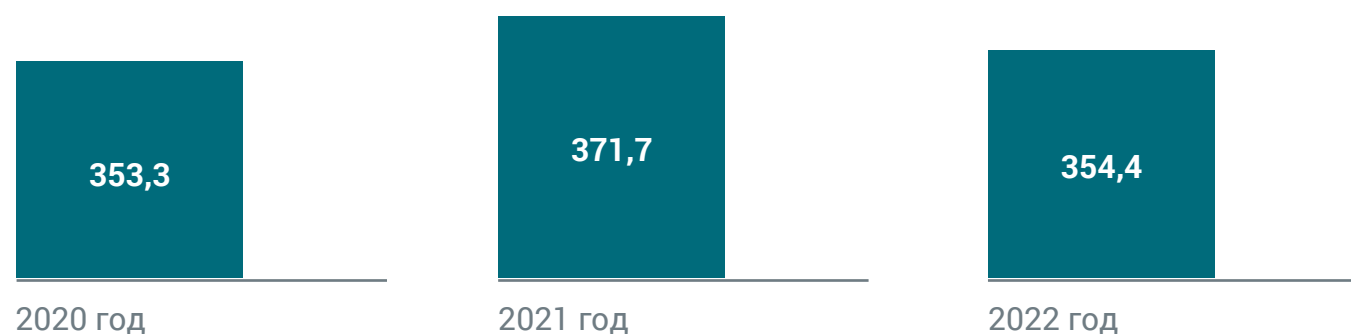
Погрузка важнейших грузов

Рассмотрим погрузку важнейших грузов в 2022 году по сети российских железных дорог.

КАМЕННЫЙ УГОЛЬ

Погрузка каменного угля в 2022 году составила 354,4 млн тонн, что ниже показателя предыдущего года на 4,6 % (на 17,3 млн тонн). По отношению к 2020 году погрузка составила 100,3 % (рост на 1,1 млн тонн).

Погрузка каменного угля по сети РЖД в 2022 г. в 2020–2022 годах, млн тонн



Как известно, больше половины всего погруженного в России угля отправляется на экспорт. Из графика видно, что эта доля несколько уменьшилась по итогам 2022 года, но на экспорт по-прежнему отгружается больше половины всей погрузки угля.

Отметим, что при снижении экспорта угля более чем на 8 % к предыдущему году, по направлениям это снижение неравномерно. Так, экспорт через порты Северо-Запада снизился по итогам 2022 года на 15,6 % (на 10,5 млн тонн). Экспорт назначением в адрес станций Украины снизился практически десятикратно – на 89% (с 14,9 до 1,6 млн тонн). При этом экспорт российского угля на Восток (суммарно – в адрес портов Дальневосточного бассейна и погранпереходов с Китаем, Монголией и Северной Кореей) вырос на 0,6 % (на 0,6 млн тонн), причём весь рост пришёлся на экспорт через погранпе-

реходы, а вот экспорт через порты даже снизился на 1 %. В то же время экспорт через Юг России (т.е. через порты Азово-Черноморского бассейна) увеличился на рекордные 19 % (на 6 млн тонн).

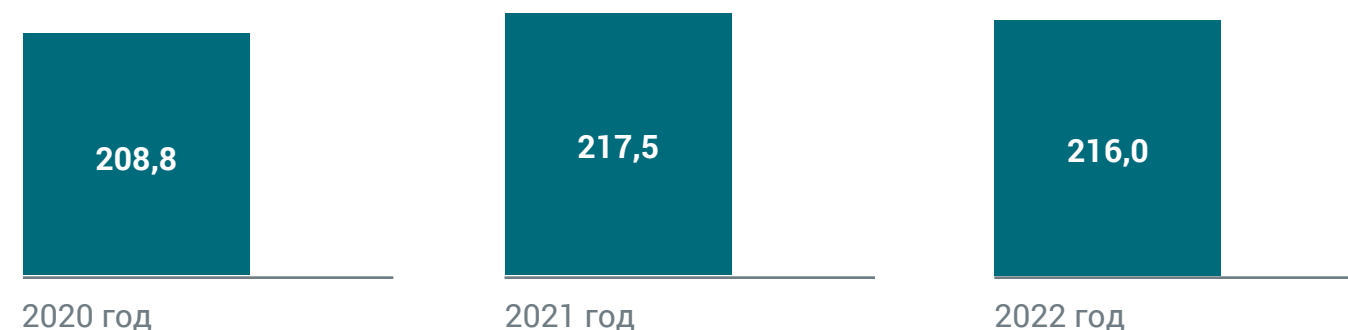
Таким образом, важнейшим фактором, влиявшим на невозможность увеличения экспорта угля стали пропускные и провозные способности Восточного полигона. Ещё одним фактором было снижение добычи на Кузбассе, что снизило отгрузку в этом регионе по сравнению с запланированной. С другой стороны, необходимо отметить рост потребления угля на внутреннем рынке, в частности, из-за маловодности Енисея Красноярская и Саяно-Шушенская ГЭС уменьшили выработку электроэнергии, и угольная генерация позволила восполнить этот дефицит, в результате внутрироссийские перевозки угля выросли, хотя и незначительно – на 0,5 % к прошлому году.

НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ

Погрузка железнодорожным транспортом нефти и нефтепродуктов в 2022 году составила почти 2160,0 млн тонн, что на 0,7 % ниже уровня показателя прошлого года.

Экспортная ориентация нефтяной отрасли несколько уменьшилась: доля экспорта по итогам 2022 года находится на уровне 40,3 %, что ниже, чем в 2021 и 2020 годах (на 1,7 и 3,3 п.п. соответственно).

Погрузка нефти и нефтепродуктов по сети РЖД в 2020–2022 годах, млн тонн

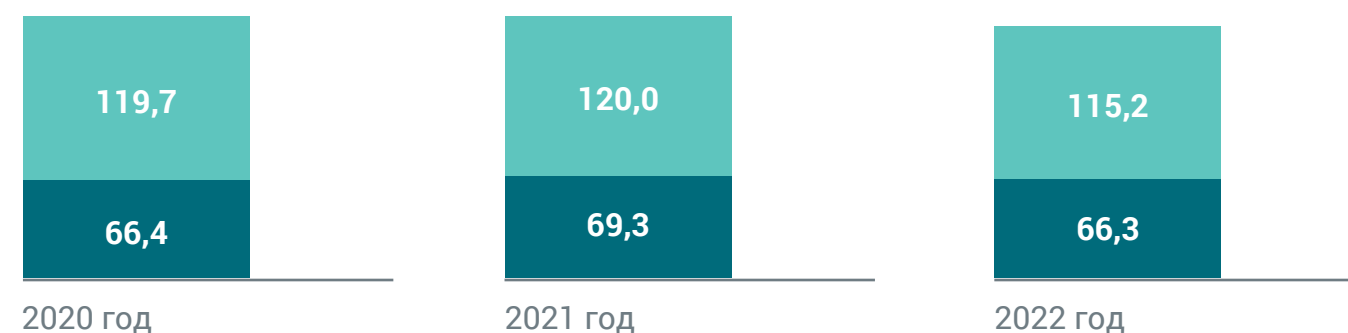


ЧЁРНЫЕ МЕТАЛЛЫ И РУДА ЖЕЛЕЗНАЯ И МАРГАНЦЕВАЯ

Погрузка чёрных металлов в 2022 году составила 66,3 млн тонн, что ниже уровня предыдущего года на 4,3 % (почти на 3,0 млн тонн). Отметим, что снижение погрузки по отношению к 2021 году

происходило несмотря на прирост погрузки по России. При росте погрузки назначением по России на 7 % (на 2,8 млн тонн) погрузка на экспорт снизилась на 19,5 % (на 5,8 млн тонн).

Погрузка чёрных металлов и руды по сети РЖД в 2020–2022 годах, млн тонн



Необходимо отметить, что помимо санкций сильным ударом по экспорту металлургической продукции было избыточное укрепление курса рубля.

Погрузка руды железной и марганцевой в 2022 году составила 115,2 млн тонн,

что ниже уровня предыдущего года на 4,0 % (на 4,8 млн тонн). Внутрироссийские перевозки руды по итогам 2022 года выросли к уровню прошлого года на 4,9 % (на 4,55 млн тонн), погрузка на экспорт, напротив, снизилась на 35,5 % (на 9,3 млн тонн).

ГРУЗЫ СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА

Важнейшими грузами строительного комплекса являются группы грузов «строительные грузы», «промсырьё и формовочные материалы» и «цемент».

Погрузка строительных грузов в 2022 году составила 133,9 млн тонн, что выше показателя 2021 года на 5,7 % (на 7,2 млн тонн). По сравнению с 2020 годом погрузка выросла на 1,7 % (на 2,2 млн тонн).

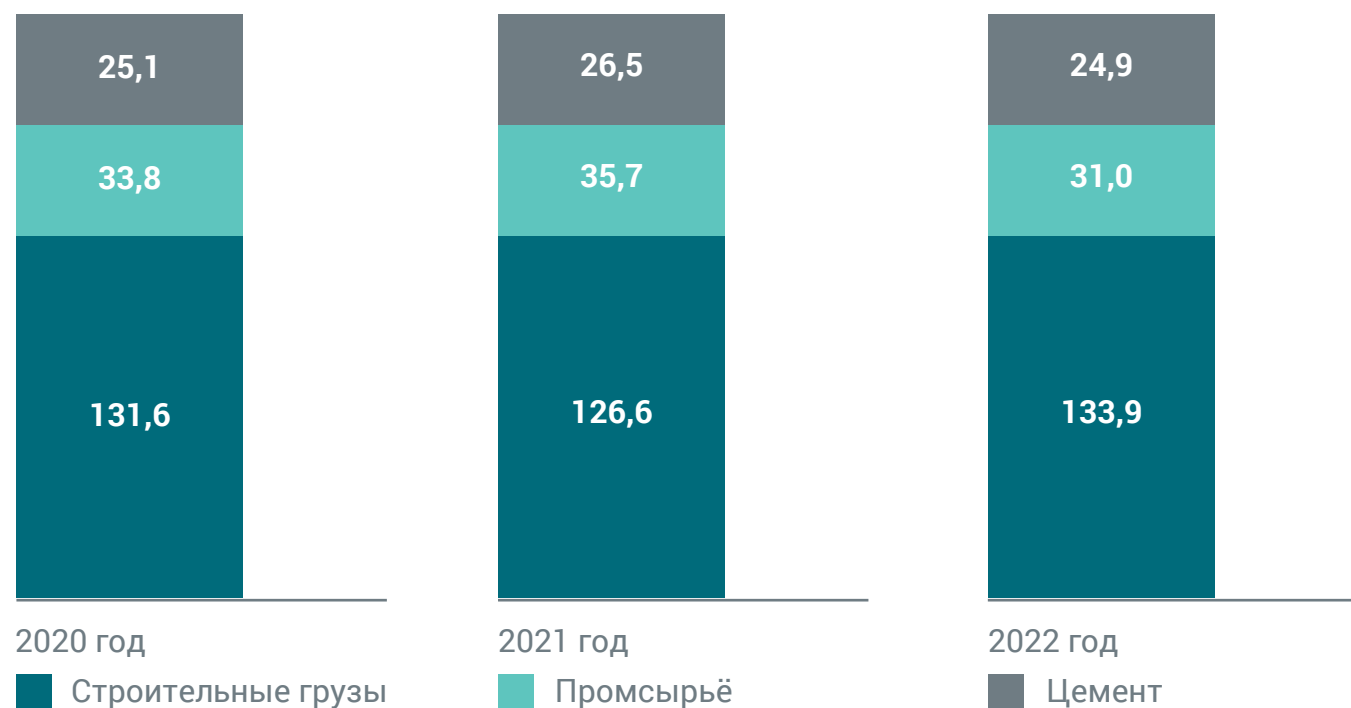
Строительные грузы – единственная из крупных групп грузов, по которой по итогам 2022 г. зафиксирован прирост погрузки к предыдущему году.

Связано это, помимо прочего, с активным дорожным строительством в рамках выполнения госпрограмм (в т.ч. строительство трассы М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань), а также с ростом ввода жилья (рост на 11 %, если считать по введённым квадратным метрам жилплощади)¹.

Погрузка промсырья в 2022 году составила 31,0 млн тонн, что ниже аналогичного показателя предыдущего года на 13,1 % (на 4,7 млн тонн), и ниже уровня 2020 года на 8,2 % (на 2,8 млн тонн).

¹ По данным отчёта Росстата «Социально-экономическое положение России. 2022 год».

Погрузка строительных грузов, промсырья и цемента по сети РЖД в 2020–2022 годах, МЛН ТОНН



Погрузка цемента в 2022 году составила 24,9 млн тонн, что ниже уровня 2021 года на 6,0 % (на 1,6 млн тонн).

При этом по данным Росстата наблюдается рост выпуска и цемента, и ряда изделий из цемента (например, цемент-

ных плит)². Сами производители цемента объясняют подобный дисбаланс между производством и погрузкой на железнодорожный транспорт тем, что часть продукции переключилась на автотранспорт.

² По данным отчёта Росстата «Социально-экономическое положение России. 2022 год».

ЗЕРНО

Погрузка зерна в 2022 году составила 23,9 млн тонн, что на 4,8 % (на 1,2 млн тонн) меньше, чем в 2021 году.

При этом погрузка на экспорт снизилась на 2,1 %, а погрузка по России – на 8,2 %.

Погрузка зерна по сети РЖД в 2022 г. в 2020–2022 годах, МЛН ТОНН



Снижение перевозок зерна связано как с меньшим урожаем 2021 года (что повлияло на уровень погрузки в январе – мае 2022 года)¹, который вывозился в первом полугодии 2022 года, так и с санкционны-

¹ Особенностью аграрной отрасли является то, что урожай, собранный, например в 2021 году, в значительной степени определяет объём погрузки в первом полугодии следующего года, когда ещё не собран следующий урожай. В том числе поэтому в сельском хозяйстве вместо календарного года используется понятие сельскохозяйственного года, который начинается 1 июля и длится до 30 июня следующего календарного года. Соответственно, погрузка зерна в первом полугодии 2022 года определяется урожайностью предыдущего календарного года.

ми ограничениями (проблемы со страхованием судов и т.п.). При этом после снижения погрузки зерна в сентябре (-7,9 % к аналогичному месяцу предыдущего года) в октябре – декабре зафиксирован рост погрузки зерна по отношению к уровню соответствующих месяцев прошлого года, что ряд экспертов объясняет влиянием субсидирования железнодорожных тарифов на перевозку продукции АПК, позволившего снизить совокупные расходы грузоотправителей на перевозку на 30–40 %.

ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ ПО СЕТИ ОАО «РЖД»

В 2022 году по инфраструктуре ОАО «РЖД» во всех видах сообщений было перевезено 6,5 млн TEU¹ (гружёных и порож-

них)², что на 0,3 % больше, чем за 2021 год. Из них во внутрироссийском сообщении (внутренние перевозки) было отправлено 2,5 млн TEU (+3,1 % к предыдущему году), в экспортном – 1,5 млн TEU (-3,9 %), в импортном – 1,6 млн TEU (+16,7 %), в транзитном сообщении – 0,9 млн TEU (-21,4 %). Если же измерять объём перевозок не в TEU, а в перевезённых тоннах грузов, то всего за 2022 год, по данным РЖД,

¹ TEU (от англ. Twenty-foot Equivalent Unit, «двадцатифутовый эквивалент») – это условное обозначение 20-футового контейнера, служит своеобразной единицей при расчётах величин, измеряемых в контейнерах (объём перевозок, вместимость транспортного средства, величина переработки контейнеров станцией или портом и т.д.). Например, контейнер длиной 40 футов (40-футовый контейнер, он же FEU) будет эквивалентен 2 TEU. В отечественной литературе также иногда используется эквивалентная аббревиатура – ДФЭ.

² Из 6,52 млн TEU перевезённых за год, 4,66 млн TEU гружённых и 1,86 млн TEU – порожних.

в контейнерах перевезено 66,9 млн тонн грузов³.

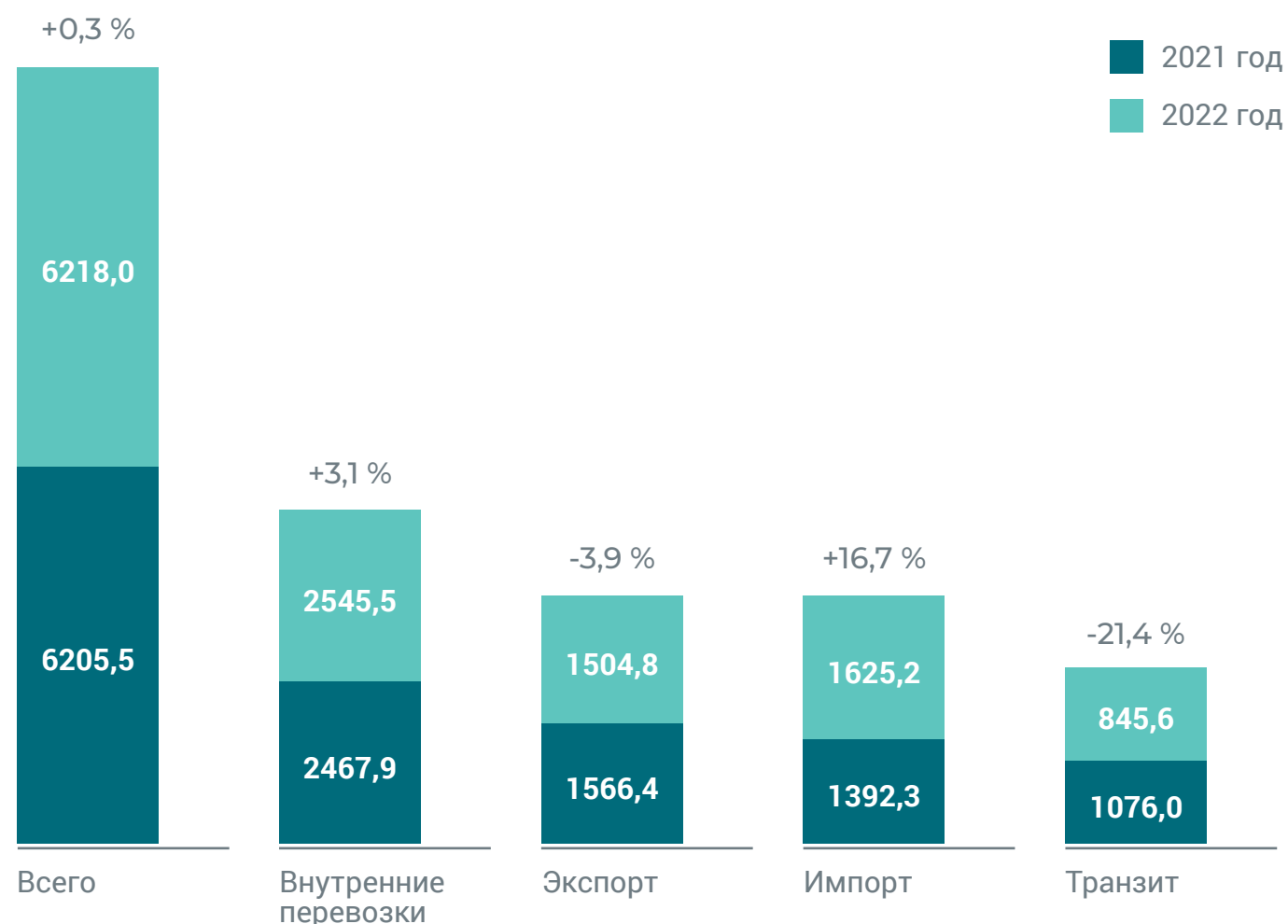
Перевозки гружёных контейнеров в 2022 году выросли на 0,4 % к аналогичному периоду прошлого года и составили 4,66 млн TEU; перевозки порожних контейнеров остались на уровне предыдущего года.

По отдельным родам груза погрузка в контейнерах (в TEU) составила: хими-

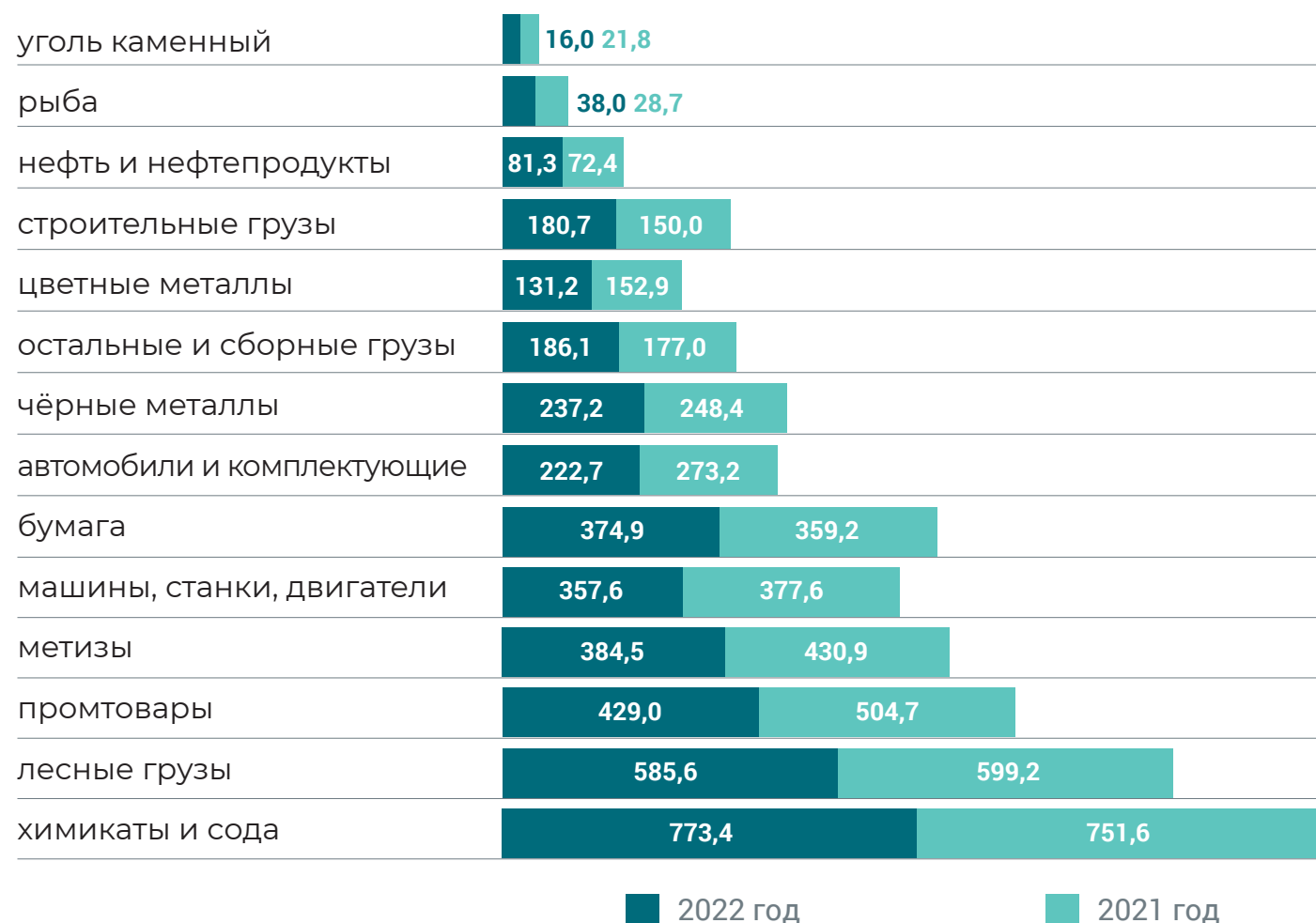
каты и сода – 773,4 тыс. TEU (+2,9 % к предыдущему году), лесные грузы – 585,6 тыс. TEU (-2,3 % к предыдущему году), промтовары народного потребления – 429,0 тыс. TEU (-15,0 %); метизы – 384,5 тыс. TEU (-10,8 %), машины, станки, двигатели – 357,6 тыс. TEU (-5,3 %), автомобили и комплектующие – 222,7 тыс. TEU (-18,5 %), чёрные металлы – 237,2 тыс. TEU (-4,5 %), цветные металлы – 131,2 тыс. TEU (-14,2 %); строительные грузы – 180,7 тыс. TEU (+20,5 %); химические и минеральные удобрения – 139,5 тыс. TEU (+61,5 %); остальные и сборные грузы – 186,1 тыс. TEU (+5,1 %).

³ Следует обратить внимание, что перевезено в контейнерах 66,8 млн тонн грузов, но погружено в контейнеры (см. приложение или отчёт ОАО «РЖД» о погрузке ф. ГО-10 строка «Грузы в контейнерах») около 45,0 млн тонн грузов. Как уже отмечалось выше, эти два показателя не являются эквивалентными.

Перевозка контейнеров (гружёные + порожние) по сети РЖД в 2022 году в сравнении с 2021 годом, тыс. TEU



Перевозка некоторых грузов в контейнерах по сети РЖД (во всех видах сообщения) в 2021 и 2022 гг., тыс. TEU



НЕКОТОРЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА¹

¹ Все значения показателей в настоящем параграфе приводятся по данным отчёта ф. 9д-5, публикуемого на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Раскрытие информации».

Среди качественных показателей эксплуатации работы железнодорожного транспорта важнейшими является группа показателей использования подвижного состава, которые характеризуют использование подвижного состава во времени (оборот вагона рабочего парка и его элементы, различные виды скоростей и др.). Оборот вагона представляет собой время, затрачиваемое вагоном на выполнение одного цикла работы, включающего все операции, связанные с перевозоч-

ным процессом (например, от начала одной погрузки до начала следующей погрузки)².

Оборот грузового вагона рабочего парка по итогам 2022 года составил 18,0 суток (433,1 часа), что на 9,7 % (на 38,3 ч) больше, чем показатель предыдущего года – 16,5 сут, или 394,8 ч.

² Определение из п. 2.14 Методики технического нормирования, учёта рабочего парка и времени оборота грузового вагона на инфраструктуре общего пользования (утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 18 августа 2015 г. № 2075-р).

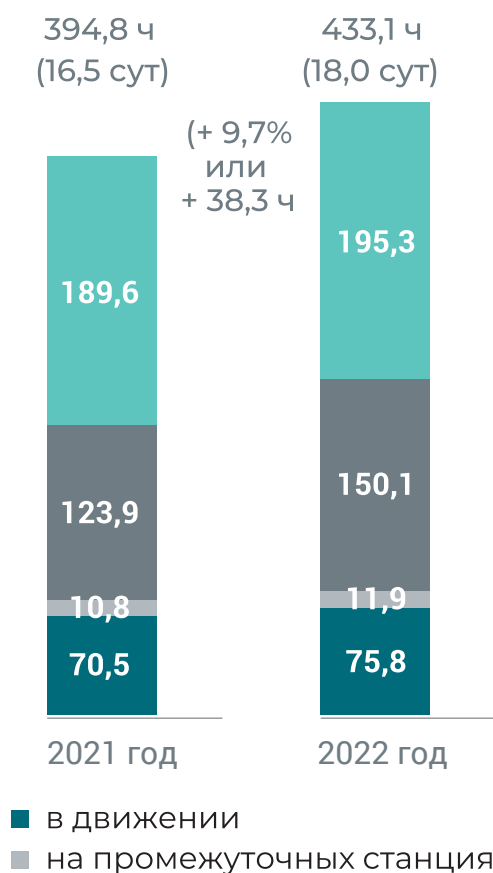
Разложение оборота вагона по элементам позволяет заметить, что из общего ухудшения (т.е. увеличения) величины оборота вагона наибольшее (26,2 ч из 38,3 ч, или 68 % всей величины ухудшения) приходится на показатель нахождения на технических станциях. В процентах его рост также максимален (по сравнению с ростом других элементов) – на 21,1 % (с 123,9 ч в 2021 году до 150,1 ч в 2022 году). Доля этого элемента в структуре оборота вагона выросла с 31,4 % до 34,7 %.

Выросли (ухудшились) в 2022 году по отношению к 2021 году и остальные элементы оборота вагона. Так, время нахождения в движении выросло с 70,5 ч до 75,8 ч, т.е. на 7,5 %, или 5,3 ч (хотя его

доля в обороте вагона чуть снизилась – с 17,9 % до 17,5 %, или на 0,4 п.п.). Время нахождения на промежуточных станциях выросло с 10,8 ч до 11,9 ч, т.е. на 10,2 %, или 1,1 ч (его доля в обороте вагона не изменилась и составляет 2,7 %). Время нахождения под грузовыми операциями выросло с 189,6 ч до 195,3 ч, т.е. на 3,0 %, или 5,7 часа (хотя доля его в обороте вагона снизилась – с 48,0 % до 45,1 %). Таким образом, основной вклад в увеличение (т.е. ухудшение) оборота вагона внесла работа железнодорожных станций³ (+26,2 ч, или 68 % от всей величины ухудшения показателя).

³ Напомним, что под техническими станциями применительно к обороту вагона понимаются станции в пути следования, на которых с вагоном осуществляются какие-либо операции.

Оборот вагона с разложением по элементам в 2021 и 2022 годах, часов



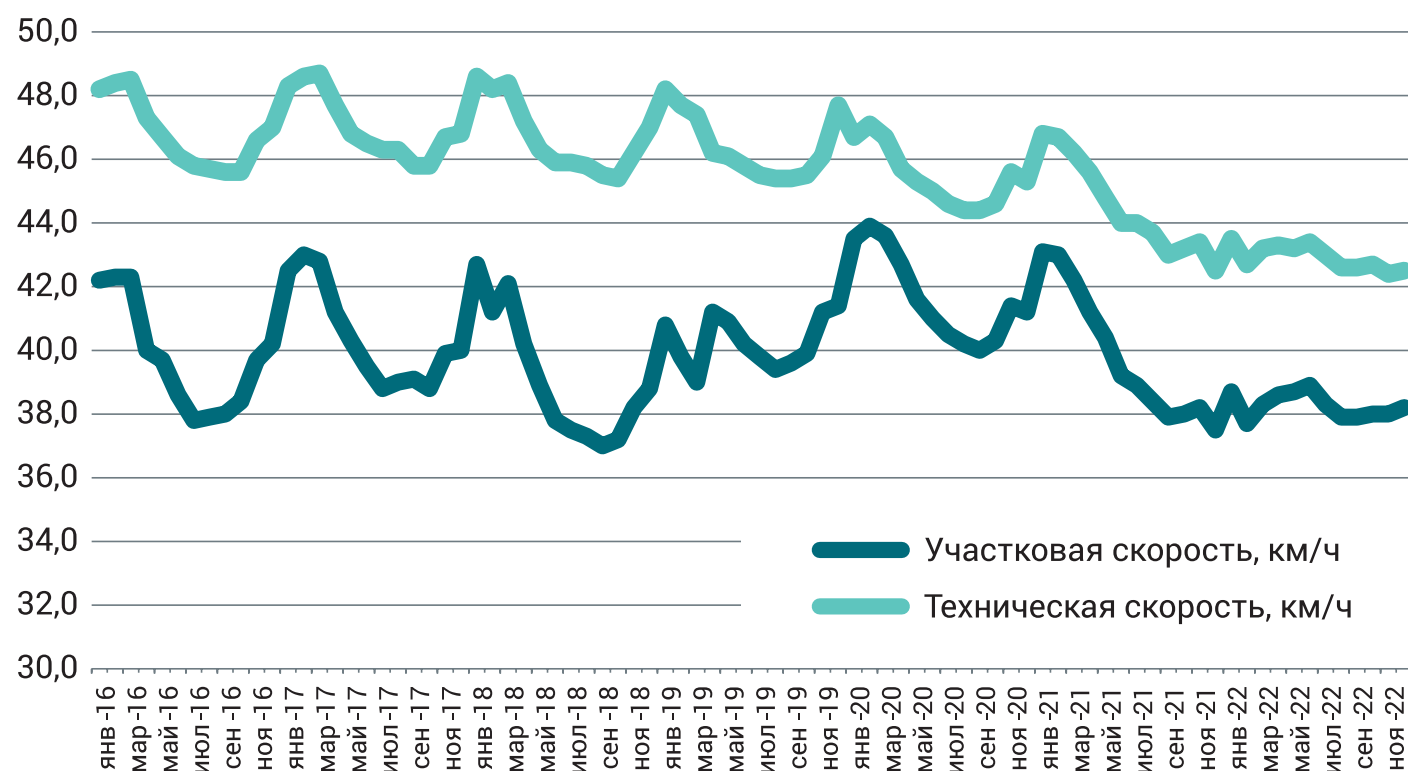
Структура оборота вагона с разложением по элементам в 2021 и 2022 гг., %



По итогам 2022 года средняя участковая скорость грузового поезда на инфраструктуре РЖД составила 38,3 км/ч, что на 3,5 % ниже аналогичного показателя 2021 года (39,7 км/ч).

Техническая скорость грузового поезда по итогам 2022 года составила 42,9 км/ч, что на 3,4 % ниже аналогичного показателя 2021 года (44,4 км/ч).

Помесячная динамика участковой и технической скоростей по сети РЖД с января 2016 по декабрь 2022 года, км/ч



ПАРК ВАГОНОВ НА СЕТИ ОАО «РЖД»
По состоянию на декабрь 2022 года общий парк грузовых вагонов принадлежности РФ на сети РЖД (всех родов подвижного состава) составил 1273,9 тыс. ед.¹ и увеличился к аналогичному показателю декабря предыдущего года (1240,8 тыс. ед.) на 2,8 % (на 33,1 тыс. вагонов). Рабочий парк грузовых вагонов в декабре 2022 года (среднесуточный показатель

за месяц) составил 1083,1 тыс. ед., что на 4,7 % (на 49,4 тыс. ед.) выше аналогичного показателя декабря 2021 года (1033,7 тыс. ед.). По состоянию на декабрь 2022 года общий парк полувагонов на сети РЖД составил 605,8 тыс. ед., что выше показателя декабря 2021 года на 2,8 % (на 16,6 тыс. ед.). Рабочий парк полувагонов составил в декабре 2022 года 543,5 тыс. ед., он вырос на 6,6 % (на 34,1 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2021 года (Однако, снизился по отношению к концу предыдущего квартала 2022 года на 2,1 тыс. ед.). По состоянию на декабрь 2022 года общий парк крытых вагонов на сети РЖД

¹ Все показатели в настоящем параграфе, если не оговорено иное, являются среднесуточным показателем за соответствующий месяц и приводятся по данным отчёта ф. 9д-3, публикуемого на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Раскрытие информации». Наряду с ними существует ещё отчёт ф. 9д-4, в котором раз в год публикуется величина общего парка по состоянию на конец года (рабочий парк в ней не публикуется). Согласно отчёту ф. 9д-4, общий парк грузовых вагонов на 31 декабря 2022 г. составил 1275,5 тыс. ед.

составил 57,5 тыс. ед., что ниже показателя декабря 2021 года на 2,2 % (на 1,3 тыс. ед.).

Рабочий парк крытых вагонов составил в декабре 2022 года 42,8 тыс. ед., он снизился на 5,4 % (на 2,5 тыс.ед.) по сравнению с декабрём 2021 года.

По состоянию на декабрь 2022 года общий парк платформ (универсальных) на сети РЖД составил 67,8 тыс. ед., что на 3,9 % (на 2,5 тыс. ед.) выше показателя декабря 2021 года.

СТАВКИ АРЕНДЫ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

В IV квартале 2022 года мы стали свидетелями стабилизации ставок, а по некоторым родам вагонов – и некоторого роста ставок аренды подвижного состава. Если в I квартале 2022 года ставки продолжали свой рост, в апреле – сентябре они стабилизировались, то в октябре – ноябре картина немного изменилась. В частности по полувагонам и цистернам в октябре – декабре произошёл рост. Такой кумулятивный измеритель, как средняя аренд-

Рабочий парк платформ составил в декабре 2022 года 34,5 тыс. ед., он вырос на 5,4 % (на 1,8 тыс.ед.) по сравнению с декабрём 2021 года.

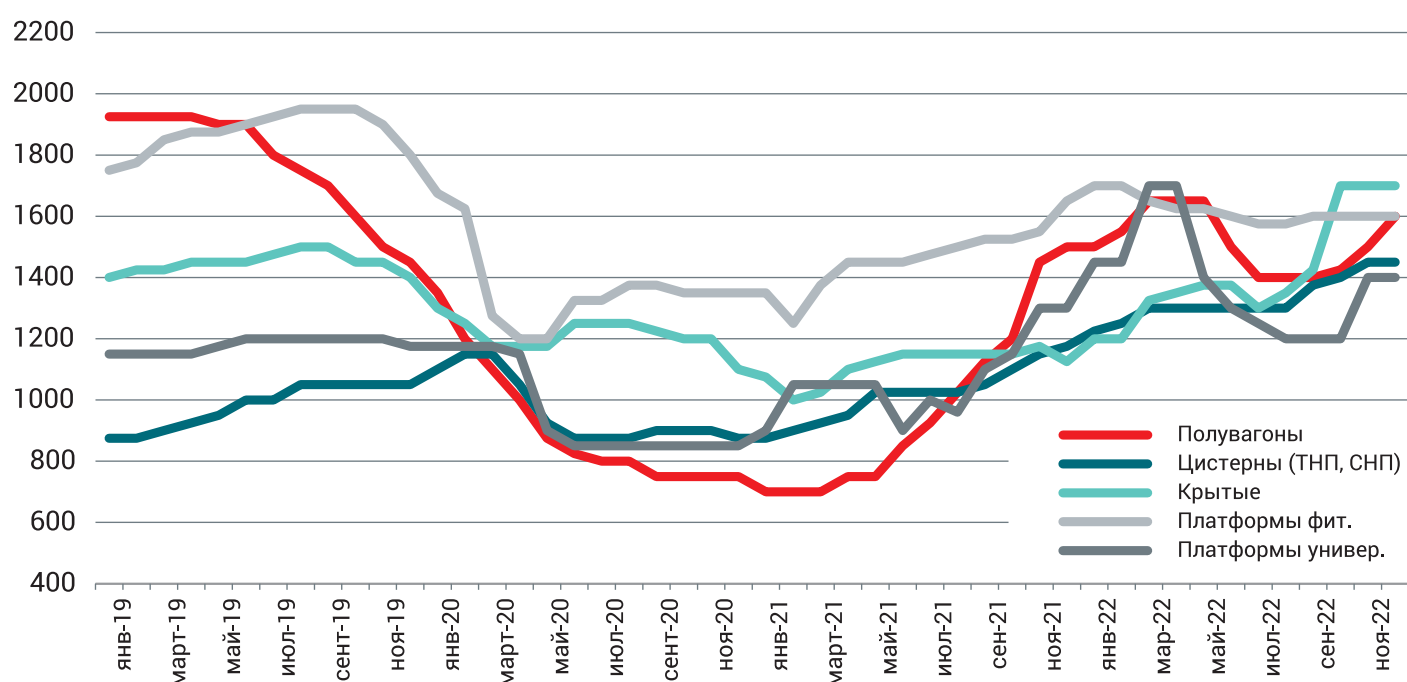
По состоянию на декабрь 2022 года общий парк цистерн на сети РЖД составил 254,9 тыс. ед., что выше показателя декабря 2021 года на 1,2 % (на 2,9 тыс. ед.).

Рабочий парк цистерн составил в декабре 2022 года 229,3 тыс. ед., он вырос на 0,3 % (на 0,6 тыс.ед.) по сравнению с декабрём 2021 года.

ная ставка по шести родам подвижного состава, достигший пикового (для 2022 года) значения в апреле – мае, затем некоторое время снижался, но в сентябре и IV квартале начал увеличиваться¹.

¹ Под средней ставкой имеется в виду в данном случае среднее арифметическое значение ставок на шесть родов подвижного состава, публикуемых изданием «Промышленные грузы»: полувагоны, цистерны (для светлых и для тёмных нефтепродуктов), крытые, лесные платформы, фитинговые платформы и хопперы-цементовозы (до декабря 2021 года – хопперы-зерновозы). Издание традиционно приводит ставки без НДС.

Динамика ставок аренды вагонов с января 2019 по декабрь 2022 года (без НДС), рублей за вагон в сутки



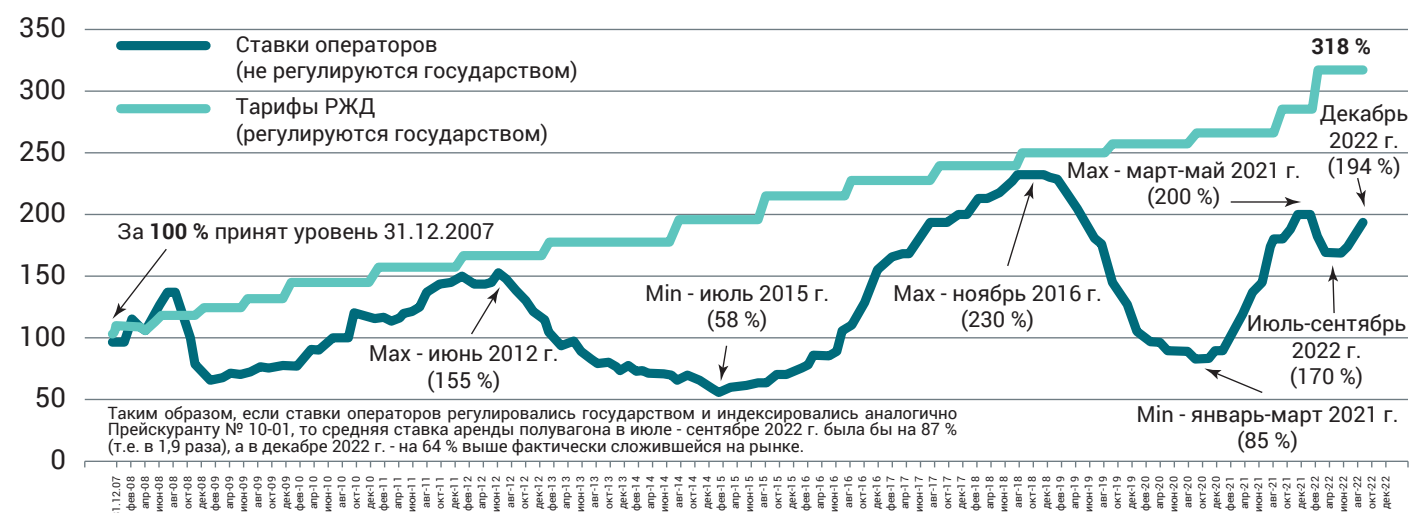
Средняя суточная ставка аренды полувагона в декабре 2022 года составила, по данным издания «Промышленные грузы» (ставки для долгосрочных контрактов) 1600 руб., что на 14 % выше показателя сентября 2022 года, хотя и ниже на 5 % пиковых показателей марта – мая 2022 года (1650 руб.). Суточная ставка аренды цистерны для нефтепродуктов в IV квартале подросла (рост на 5,4 % декабрь к сентябрю). Ставка аренды фитинговой платформы с сентября по декабрь 2022 года находится на одном уровне и составляет 1600 руб., что на 5 % ниже пиковых показателей марта – мая. Таким образом, в целом

в IV квартале ставки аренды почти восстановились до уровня марта – мая.

На графике приведена долгосрочная динамика ставки аренды полувагона на фоне динамики индексации тарифов РЖД за 2008–2022 годы¹.

¹ В 2022 году тарифы ОАО «РЖД» на грузовые перевозки повышались дважды. Сначала с 01 января 2022 г. на 6,8 % (в том числе 5,8 % – сама индексация и 1 процентный пункт – увеличение дополнительной целевой надбавки на компенсацию расходов по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования с 2 % до 3 %). Затем с 01 июня 2022 г. тарифы РЖД были повышены ещё на 11 % по отношению к уровню января – мая 2022 года. Таким образом, рост тарифов РЖД на конец 2022 года к уровню 2021 года составил +18,6 %.

Динамика индексации тарифов РЖД и динамика суточной ставки аренды полувагона с января 2008 по сентябрь 2022 года, %



Кроме того, этот график демонстрирует нам то, что в целом демонизация рынка предоставления вагонов привела к снижению тарифной нагрузки на грузоотправителей. Если бы вместо рынка со множеством независимых операторов (собственников) грузовых вагонов существовал бы единый парк, предоставляемый по регулируемым ценам, то, экстраполируя на этот сегмент динамику индексации тарифов РЖД,

получим, что в декабре 2022 года ставка аренды была бы на 64 % выше, чем фактическая сложившаяся на рынке.

Таким образом, график динамики наглядно демонстрирует выигрыш грузоотправителей вследствие того, что вместо единого парка МПС, работающего по регулируемым ценам, на рынке работают вагоны различных операторов подвижного состава по рыночным ценам.

ЦЕНЫ НА КРУПНОЕ ВАГОННОЕ ЛИТЬЁ И НОВЫЕ ВАГОНЫ

В декабре 2022 года цены на все виды крупного вагонного литья были выше, чем в январе 2021 года. Что же касается отношения цен декабря 2022 года к январю 2022 года, то по ЦКК, боковой раме и надрессорной балке эти цены несколько снизились, а по колёсным паркам – выросли. Цена вагон-комплекта в целом тоже немного выросла.

В целом средние цены на цельнокатаное колесо с августа по декабрь практически не изменялись (а к январю 2022 года даже снизились). При этом они на 34 % выше, чем в январе 2021 года.

Цены на боковые рамы и надрессорную балку практически не менялись в течение второго полугодия 2022 года. При этом они в течение второго полугодия снизились по отношению к январю 2022 года, однако остаются на 19 % выше, чем в январе 2021 года.

Цены на колёсную пару увеличивались в январе – апреле 2022 года, но затем стабилизировались и в течение второго полугодия 2022 года почти не менялись. При этом в декабре 2022 года они были выше показателей и января 2022 года и января 2021 года. (Подробнее – смотри помесечные графики динамики цен на крупное вагонное литье в «Обзоре работы грузового железнодорожного транспорта», опубликованного на сайте СОЖТ).

Цены на новые вагоны в 2022 году выросли в разной степени. Так, по данным издания «ПроВагон», средняя стои-

мость нового полувагона выросла с 3,1 млн руб. в январе 2021 года до примерно 4,0 млн руб. к январю 2022 года и до 4,4 млн руб. в апреле 2022 года (рост на 42 %), это максимальная цена за прошедшие два года, однако затем снизилась до 4,1 млн руб. (на 7 %) к октябрю 2022 года. На конец 2022 года она составила около 4,2 млн руб.

Т.е. цена в декабре 2022 года на 5 % превышала уровень января 2022 года. Совокупный рост за два года (декабрь 2022 года к январю 2021 года), с учётом описанных колебаний, составил +35 %. Рост цены декабрь 2022 года к январю 2022 года составил +11 % (рост с 4,1 млн руб. до 4,56 млн руб.).

Средняя цена на новую цистерну в целом (с небольшими колебаниями) поступательно росла на протяжении двух последних лет: в январе 2021 года она составляла 3,3 млн руб., а к декабрю 2022 года достигла уровня 4,56 млн руб., рост составил +38 %.

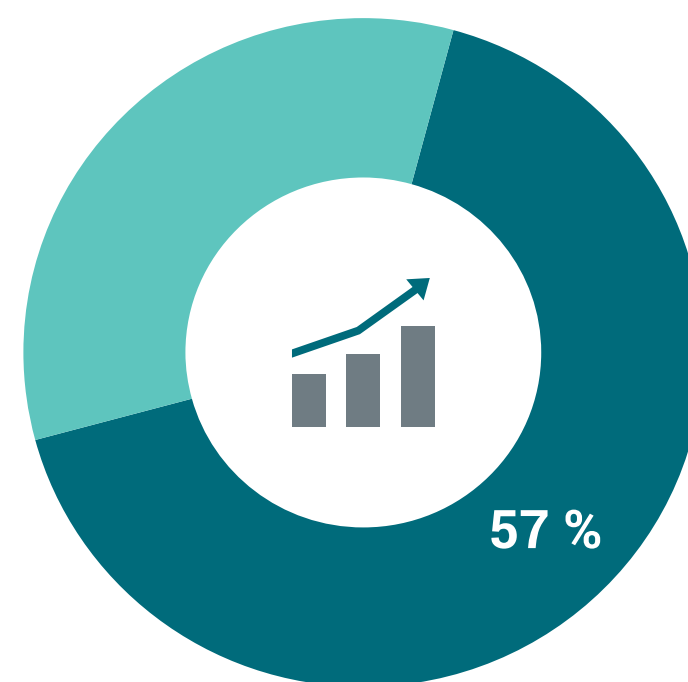
Средняя цена на новые крытые вагоны в целом (с небольшими колебаниями в 2022 году) поступательно росла на протяжении двух последних лет: в январе 2021 года она составляла 3,6 млн руб., а к декабрю 2022 года достигла уровня 4,9 млн руб., рост составил +36 %. При этом, если в 2021 году рост был поступательным, то в 2022 году периоды роста сменялись периодами снижения (например, в июне – июле и в октябре), но в целом за 2022 год цены выросли на 17 % (с 4,2 до 4,9 млн руб.).

ПАРК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ КОМПАНИЙ-ОПЕРАТОРОВ И СОБСТВЕННИКОВ, ВХОДЯЩИХ В СОЮЗ

Цены на колёсную пару увеличивались. По состоянию на 31 декабря 2022 г. парк грузовых вагонов, находящихся в управлении (оперировании) членов СОЖТ, составил 722,9 тыс. ед. (57 % от общего

парка грузовых вагонов принадлежности РФ), в том числе полувагонов – 388,7 тыс. ед. (64 %), крытых – 37,8 тыс. ед. (66 %), платформ – 21,0 тыс. ед. (32 %), цистерн – 190 тыс. ед. (75 %).

Общий парк грузовых вагонов в декабре 2022 года



Общий парк вагонов на сети РЖД
1 273,9 тыс. ед.

Парк компаний, входящих в СОЖТ (в оперировании)
722,9 тыс. ед.

АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ



удиторская
РАФ
и Ф
Ко
ирма

127030 Москва, ул. Новослободская, д. 31, стр. 4
тел: (+79) 253-4207, 253-4208, info-ra@yandex.ru

**АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ
ПО БУХГАЛТЕРСКОЙ ОТЧЕТНОСТИ**
*Саморегулируемой организации Союз участников рынка услуг
операторов железнодорожного подвижного состава
за 2022 год*

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, 105005 Москва, Плетешковский пер., д.3, стр.2, этаж 3, помещение I), состоящей из бухгалтерского баланса по состоянию на 31 декабря 2022 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 2022 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 2022 года, финансовые результаты его деятельности и движение денежных средств за 2022 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 и лиц, ответственных за корпоративное управление 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 Организации 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 Организацию, прекратить ее деятельность или когда у него отсутствует какая-либо иная реальная альтернатива, кроме ликвидации или прекращения деятельности.

Лица, ответственные за корпоративное управление, несут ответственность за надзор за подготовкой годовой бухгалтерской отчетности аудируемого лица.

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 лицами, ответственными за корпоративное управление аудируемого лица, доводя до его 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.

Генеральный директор
ООО «АУДИТОРСКАЯ фирма РАФ и Ко»
ОГРН 1027739340639,
Член СРО Ассоциация «Содружество»
ОРНЗ 11206022556



(подпись)

Е.А. Коваленко

Руководитель задания по аудиту, по
результатам которого составлено
аудиторское заключение



(подпись)

М.В. Абрамова
(ОРНЗ 21206025180)

17 марта 2023 года

КОНТАКТЫ УЧАСТНИКОВ СОЮЗА



ГРУППА КОМПАНИЙ «ДЕЛО»

ПАО «ТрансКонтейнер»

Адрес: 141402, Московская обл., г. Химки,
ул. Ленинградская, вл. 39, стр. 6, оф. 3 (эт. 6)

Адрес для корреспонденции:

125047, Москва, Оружейный пер., д. 19

Телефон: +7 (495) 788-17-17

Факс: +7 (499) 262-75-78

E-mail: trcont@trcont.com

Сайт: trcont.com

Президент:

ЕВДОКИМЕНКО Виталий Михайлович

Директор, первый вице-президент:

МАРКОВ Виктор Николаевич

Дата вступления в СОЖТ: 27.11.2009



АО «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

Президент: НИКИТИН Дмитрий Николаевич

Генеральный директор:

АТЕМАСОВ Иван Владимирович

Дата вступления в СОЖТ: 28.08.2013



АО «НТК»

Адрес: 143402, Россия, Московская обл.,
г. Красногорск, б-р Строителей, д. 4, к. 1

Телефон: +7 (495) 663-13-10

E-mail: secretariat_ntk@suek.ru

Сайт: ntk.pф

Генеральный директор:

КУЗНЕЦОВ Михаил Варфоломеевич

Дата вступления в СОЖТ: 09.12.2021



АО «Нефтетранспорт»

Адрес: 197046, Санкт-Петербург, ул. Чапаева,
д. 5, лит. А, помещ. 9-Н

Телефон: +7 (812) 332-21-96

Факс: +7 (812) 332-21-97

E-mail: mail@neftetransport.ru

Генеральный директор:

АЛЕКСЕЕВ Александр Викторович

Дата вступления в СОЖТ: 15.04.2015



АО «НефтеТрансСервис»
 Адрес: 143001, Московская обл., г.о. Одинцовский, рп. Новоивановское, ул. Западная, стр. 180, этаж 18, помещ. 11
 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»
 ПЕТРОВА Ольга Алексеевна
 Дата вступления в СОЖТ: 21.06.2010



АО «НПК»
 Адрес: 105066, Москва, ул. Нижняя Красносельская, д. 39, стр. 1, пом. XX, к. 2
 Телефон: +7 (495) 445-05-75
 Факс: +7 (495) 445-05-73
 E-mail: office@npktrans.ru
 Сайт: npktrans.ru
 Генеральный директор:
 ШПАКОВ Валерий Васильевич
 Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009



АО «ПГК»
 Адрес: 105066, Москва, ул. Новорязанская, д. 24
 Телефон: 8 (800) 775-16-16 (бесплатные звонки по России);
 Телефон: +7 (495) 663-01-01
 Факс: +7 (495) 262-96-18
 E-mail: office@pgk.ru
 Сайт: pgk.ru
 Дата вступления в СОЖТ: 28.01.2010



АО «Рефсервис»
 Адрес: 105066, Москва, ул. Нижняя Красносельская, д. 40/12, к. 20, этаж 10
 Телефон: +7 (499) 262-99-88
 Факс: +7 (499) 262-57-14
 E-mail: secretary@refservice.ru
 Сайт: www.refservice.ru
 Генеральный директор:
 БАКУЛИН Михаил Владимирович
 Дата вступления в СОЖТ: 04.07.2019



АО «СГ-транс»
 Адрес: 117393, Москва, ул. Академика Пилюгина, д. 22
 Телефон: +7 (495) 777-14-14
 Факс: +7 (495) 777-14-30
 E-mail: office@sgtrans.ru
 Сайт: sg-trans.ru
 Генеральный директор:
 КАЛЕТИН Сергей Владимирович
 Дата вступления в СОЖТ: 28.02.2013



АО «Уголь-Транс»
 Адрес: 141014, Московская обл., г. Мытищи, ул. Центральная, вл. 20б, стр. 1, этаж 6, офис 614
 Телефон: +7 (495) 777-27-66
 E-mail: info@coal-trans.ru
 Сайт: coal-trans.ru
 Генеральный директор:
 ЗЯБИРОВ Хасян Шарифжанович
 Дата вступления в СОЖТ: 11.10.2018



ООО «Атлант»
 Адрес: 119330, Москва, Университетский пр-кт, д. 12, БЦ «Воробьевский», комн. 44
 Телефон: +7 (499) 648-20-20
 Факс: +7 (499) 418 03 96
 E-mail: info@atlant-rail.ru
 Сайт: atlant-rail.ru
 Генеральный директор:
 СОСИПАТОРОВ Владимир Анатольевич
 Дата вступления в СОЖТ: 25.08.2020



ООО «Газпромтранс»
 Адрес: 108814, Москва, пос. Сосенское, п. Газопровод, д. 101
 Юридический адрес: 117997, Москва, ул. Наметкина, д. 16
 Телефон: +7 (499) 580-44-64
 Факс: +7 (499) 580-19-35
 E-mail: office@gptrans.gazprom.ru
 Сайт: trans.gazprom.ru
 Генеральный директор:
 МИРОНЕНКО Максим Владимирович
 Дата вступления в СОЖТ: 01.11.2011

НОВОТРАНС

ООО «ГК «Новотранс»
 Адрес: 125167, Москва,
 Ленинградский пр-кт, д. 44а, стр. 3
 Телефон: +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

СМАРТ КОНТЕЙНЕР

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ООО «Смарт Контейнер»
 (смена наименования
 ООО «Лауде» с 16.03.2023)
 Адрес: 236022, Калининград,
 ул. Разина, д. 27
 Телефон: +7 (4012) 61-12-89
 E-mail: andrey.litvinov@laude.pl
 Сайт: www.laude.pl/ru/
 Генеральный директор:
 БАИШЕВ Шамиль Исмаилович
 Дата вступления в СОЖТ: 06.19.2022

Л-Транс

ООО «Л-Транс»
 Адрес: 143001, Московская обл.,
 г.о. Одинцовский, рп. Новоивановское,
 ул. Западная, стр. 180, этаж 17, часть помещ. 11
 Телефон: +7 (495) 660 46 25, +7 (495) 660 46 26
 Факс: +7 (495) 660 46 27
 Сайт: www.ntstrans.ru
 Единоличный исполнительный орган
 ООО «Л-Транс» – АО «НефтеТрансСервис»
 Дата вступления в СОЖТ: 28.04.2022

ЛУКОЙЛ-ТРАНС

ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ

ООО «ЛУКОЙЛ-Транс»
 Адрес: 115035, Москва,
 ул. Большая Ордынка, д. 1
 Телефон: +7 (495) 980-33-00
 Факс: +7 (495) 616-41-18
 E-mail: lukoil-trans@lukoil.com
 Сайт: trans.lukoil.ru
 Генеральный директор:
 МАХНЕВ Алексей Викторович
 Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2015

МЕЧЕЛ

Мечел-Транс

ООО «Мечел-Транс»
 Адрес: 125167, 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
 Генеральный директор
 ООО «УК Мечел-Транс»:
 ЛЕБЕДЕВ Алексей Викторович
 Дата вступления в СОЖТ: 14.09.2010

modum

ООО «Модум-Транс»
 Адрес: 119180, Москва,
 Якиманская наб., д. 4, стр. 1
 Телефон: +7 (495) 627-55-00
 Факс: +7 (495) 230-04-42
 E-mail: info@modumtrans.ru
 Сайт: modumtrans.ru
 Генеральный директор:
 АРТЯКОВ Дмитрий Владимирович
 Дата вступления в СОЖТ: 25.04.2018

НХТК

НЕФТЕХИМИЧЕСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ

ООО «НХТК»
 Адрес: 117393, Москва,
 ул. Академика Пилюгина, д. 22
 Телефон: +7 (495) 956-85-00
 E-mail: info@nkhtk.ru
 Сайт: nkhtk.ru
 Генеральный директор
 САЛИМОВ Олег Вахмуратович
 Дата вступления в СОЖТ: 14.11.2019

ПЕРВЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ОПЕРАТОР

ООО «Первый промышленный оператор»
 Адрес: 115035, Москва,
 ул. Садовническая, д. 44, стр. 1
 Телефон: +7 (499) 702-04-65
 E-mail: info@pp-operator.ru
 Сайт: pp-operator.com
 Генеральный директор:
 ЩИТОВА Полина Сергеевна
 Дата вступления в СОЖТ: 19.02.2020



ООО «РСТ»
 Адрес: 129110, Москва,
 Олимпийский пр-кт, д. 16,
 стр. 5, этаж 4, ком. 18
 Телефон: +7 (495) 589-19-73
 E-mail: info@railst.ru
 Сайт: www.railst.ru
 Генеральный директор:
 САПОЖНИКОВ Сергей Игоревич
 Дата вступления в СОЖТ: 22.12.2022



ООО «РЕИЛГО»
 Адрес: 119048, Москва,
 ул. Лужники, д. 24, стр. 19
 Телефон: +7 (495) 995-50-00
 Факс: +7 (495) 995-99-90
 E-mail: info@rail-go.ru
 Сайт: railgo.ru
 Председатель Правления:
 ХАЛИЛОВ Рахман Искендерович
 Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009



ООО «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
 Единоличный исполнительный орган
 Общество с ограниченной ответственностью
 «Русагротранс» – ООО «УК Деметра-Холдинг»
 Дата вступления в СОЖТ: 04.08.2010



ООО «Спецтрансгарант»
 Адрес: 117393, Москва,
 ул. Академика Пилюгина, д. 22
 Телефон: +7 (495) 589-19-77
 Факс: +7 (495) 589-19-78
 E-mail: info@spectransgarant.ru
 Сайт: spectransgarant.ru
 Генеральный директор:
 ИГОШИН Евгений Анатольевич
 Дата вступления в СОЖТ: 11.03.2015



ООО «Технотранс»
 Адрес: 107140, Москва,
 ул. Русаковская, д. 13, БЦ «Бородино»
 Телефон: +7 (495) 221-88-11
 Факс: +7 (495) 221-88-22
 Ж/д связь: +7 (495) 262-35-48,
 262-46-72
 E-mail: info@tehnotrans.ru
 Сайт: tehnotrans.ru
 Генеральный директор:
 ЧУЙКИН Виктор Иванович
 Дата вступления в СОЖТ: 29.01.2020



ООО «ТрансЛес»
 Адрес: 107140, Москва,
 ул. Верхняя Красносельская, д. 16
 Телефон: +7 (495) 771-60-38
 E-mail: info@transles.biz
 Сайт: transles.ru
 Генеральный директор:
 ПРЯНИКОВ Руслан Васильевич
 Дата вступления в СОЖТ: 12.12.2014



ООО «Трансойл»
 Адрес: 197046, Санкт-Петербург,
 Петроградская наб., 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 туп., д. 8, стр. 1
 Телефон: +7 (495) 777-27-55
 E-mail: info@ugmk-trans.ru
 Генеральный директор:
 ОЛЬХОВСКАЯ Ирина Владимировна
 Дата вступления в СОЖТ: 30.05.2019



ООО «Уральский Подвижной Состав»

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

Телефон: +7 (343) 385-09-87

Факс: +7 (343) 266-08-26

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

Сайт: ural-sostav.ru

Генеральный директор:

ЕФИМОВ Никита Александрович

Дата вступления в СОЖТ: 28.03.2012

ООО «Фирма «Трансгарант»

Адрес: 115184, Москва,
ул. Новокузнецкая, д. 7/11, стр. 1

Телефон: +7 (495) 780-07-07

Факс: +7 (495) 780-07-70

E-mail: infotg@fesco.com

Сайт: transgarant.com

Исполнительный директор:

ТИТОВ Глеб Борисович

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009



Контакты аппарата Союза

Исполнительный директор

САНКОВСКИЙ Игорь Святославович

Тел.: +7 (495) 290-36-27, вн. 208

E-mail: SankovskiyIS@railsovet.ru

Заместитель

Исполнительного директора

ГОРБУНОВ Тимофей Григорьевич

Тел.: +7 (495) 290-36-27, вн. 213

E-mail: Gorbunov@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. 216

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

ШУЙКОВА Надежда Валерьевна

Тел.: +7 (495) 290-36-27, вн. 206

E-mail: KalashnikovaIV@railsovet.ru

Руководитель пресс-службы

КИСТАНОВА Яна Валерьевна

Тел.: +7 (495) 290-36-27, вн. 209

E-mail: PR@railsovet.ru

100%

90%

80%

70%

60%

50%

40%

30%

20%

10%

0%

0

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10