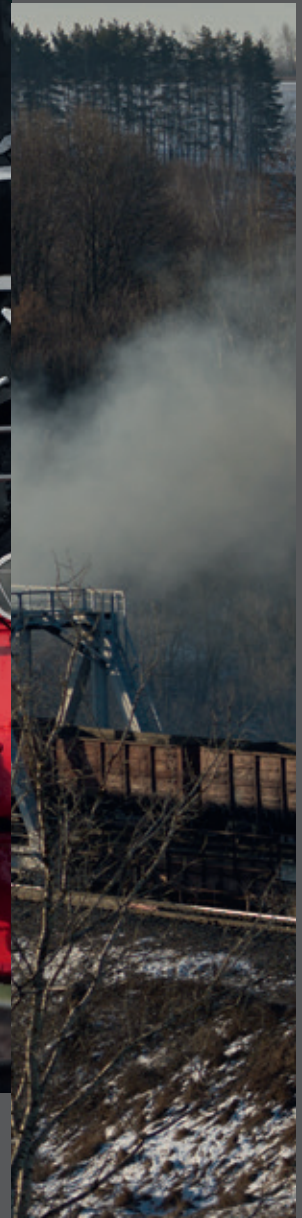




СОЖТ

Совет Операторов  
Железнодорожного  
Транспорта



# ГODOVOЙ OTЧET 2013

Саморегулируемая организация  
Некоммерческое партнерство  
«Совет участников рынка услуг операторов  
железнодорожного подвижного состава»



# Содержание

## 4 | ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРЕЗИДИУМА ПАРТНЕРСТВА

## 6 | ОБРАЩЕНИЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПАРТНЕРСТВА

## 8 | Глава 1. О ПАРТНЕРСТВЕ

Цели Партнерства

Основные направления деятельности

Статус саморегулируемой организации (СРО)

## 16 | Глава 2. ЧЛЕНСТВО В ПАРТНЕРСТВЕ

Условия членства в Партнерстве

Порядок вступления в Партнерство

Тарифы членских взносов

Целевые взносы в 2013 году

## 20 | Глава 3. ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ ПАРТНЕРСТВА

Президиум Партнерства

Исполнительный директор Партнерства

## 30 | Глава 4. ОРГАНЫ НАДЗОРА ПАРТНЕРСТВА

Ревизионная комиссия Партнерства

Счетная комиссия Партнерства

## 32 | Глава 5. КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПАРТНЕРСТВА

## 38 | Глава 6. ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПАРТНЕРСТВА

## 42 | Глава 7. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧИХ ГРУПП ПАРТНЕРСТВА В 2013 ГОДУ

Рабочая группа по разработке изменений в отраслевое законодательство, правила перевозок грузов и иные нормативно-правовые акты железнодорожного транспорта и Совместная с ОАО «РЖД» и государственными органами Рабочая группа по внесению в ФЗ «Устав железнодорожного транспорта» и ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» изменений, отражающих реальную структуру участников рынка грузовых перевозок



Рабочая группа по разработке концепции локальных перевозчиков в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в Российской Федерации  
Совместная с ОАО «РЖД» и государственными органами Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования  
Совместная с ОАО «РЖД» Рабочая группа по эксплуатационным вопросам  
Рабочая группа по выработке и координированию информационной политики Партнерства

Совместная с ОАО «РЖД» и государственными органами Рабочая группа по разработке технологической модели работы информационно-торговой площадки грузовых вагонов  
Рабочая группа по реализации мероприятий по созданию эффективной технологии управления вагонным парком и совместная с ОАО «РЖД» Рабочая группа по совершенствованию системы управления частными вагонными парками

## 70 | Глава 8. РОССИЙСКИЙ РЫНОК ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Анализ тенденций развития на рынке услуг операторов железнодорожного подвижного состава в 2013 году

Ключевые показатели деятельности отрасли в 2013 году

Консолидация в отрасли

## 78 | Глава 9. ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ БУХГАЛТЕРСКОЙ И ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ПАРТНЕРСТВА ЗА 2013 ГОД

Аудиторское заключение по финансовой отчетности Партнерства за 2013 год

Бухгалтерская отчетность Партнерства за 2013 год

Пояснительная записка к бухгалтерской отчетности Партнерства на 31.12.2013 г.

Заключение Ревизионной комиссии по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности Партнерства за 2013 год

# Обращение Председателя Президиума Партнерства



Уважаемые члены Партнерства!

Прошедший год для участников российского рынка услуг операторов железнодорожного транспорта во многих отношениях стал переломным. Снижение темпов роста экономики и общее ухудшение конъюнктуры рынка железнодорожных перевозок воспринималось не в качестве определяющих негативных трендов года, а, скорее, как фон для более важной и сложной тенденции. По сути, 2013-й стал годом осознания новой реальности рынка услуг по предоставлению вагонов – с профицитом подвижного состава и резким снижением маржинальности операторского бизнеса.

Однако в любом негативном событии можно и нужно увидеть конструктивный элемент. Таким осознанным конструктивом в череде последних событий мне, например, отчетливо видится принятие Правительством России Плана мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте. Подготовленный Минтранс России и утвержденный 2 апреля 2014 года Премьер-министром Дмитрием Медведевым комплекс мер по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте дает нам все основания полагать, что перспективы развития отрасли в целом остаются для представителей бизнеса ясными, а стратегия развития СПО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» и набор основных функ-

ций нашей организации были определены очень верно.

Данный документ включает в себя все те пункты, которые наше Партнерство изначально определяло для себя в качестве основных направлений деятельности: развитие саморегулирования на железнодорожном транспорте, совершенствование технологической модели управления грузовыми вагонами, в том числе в части, касающейся внедрения эффективной технологии управления вагонным парком в условиях множественности операторов подвижного состава; развитие конкуренции в перевозочной деятельности, в том числе — созданию локальных перевозчиков; формирование правовых основ для обеспечения безопасности функционирования железнодорожного транспорта. В этой связи полагаю, что позиция соисполнителя в вопросах нормотворчества в сфере, касающейся операторского бизнеса, – это значительное достижение экспертов нашего Партнерства.

События последнего года в очередной раз доказали, что представители бизнес-сообщества могут участвовать в формировании политики. Так, благодаря серьезной работе, проделанной участниками рабочей группы Партнерства по эксплуатации грузовых вагонов, произошло качественное изменение подходов к решению серьезнейшей проблемы массовых отставок вагонов по

требованию надзорных органов или отзывам некачественной продукции самими производителями. К 2013 году были отработаны механизмы отставки парка с тем, чтобы это наносило наименьший экономический ущерб компаниям. Во многом благодаря последовательным действиям Партнерства и нашей активной позиции в 2013 году Правительство России признало нецелесообразность парка ВСП, подтвердив следование основным положениям Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок. Так или иначе, но все это говорит о том, что рынок входит в стадию зрелости, а выработка консолидированных предложений на практике существенно повышает возможность их легитимизации в виде соответствующих актов, принимаемых органами власти.

Как признание влияния Партнерства рынком и позитивную оценку его деятельности я расцениваю вступление в наши ряды новых участников. В 2013 году в Партнерство вступили ООО «УВЗ-Логистик», ЗАО «Евросиб СПб – ТС» и ОАО «СГ-транс». Наши новые члены – это крупные предприятия, все они входят в рейтинг Топ-50 крупнейших операторов России по итогам операционной и финансовой деятельности. К концу 2013 года количество участников Партнерства достигло 30 компаний, в собственности и оперативном управлении которых находится около 70% парка подвиж-

ного состава, зарегистрированного на территории РФ.

Перед нами стоит задача придания нашей организации нового функционала, что позволит достигнуть более высокого статуса, соответствующего ожиданиям участников рынка. В октябре 2013 года на самый высокий уровень вышла тема либерализации локомотивной тяги в России на совещании с Президентом России Владимиром Путиным в Тобольске. В этой связи одной из приоритетных задач Партнерства в будущем мы видим формирование экспертной позиции по концепции локальных перевозчиков, разработку предложений по совершенствованию государственного регулирования в сфере железнодорожных грузовых перевозок, а также оптимизации тарифного регулирования услуг инфраструктуры. Также к задачам на ближайшую перспективу мы относим обеспечение законодательного закрепления основ саморегулирования на операторском рынке и, в первую очередь, обязанности операторов железнодорожного подвижного состава являться членами единой саморегулируемой организации, что позволит сформировать единые стандарты работы операторского рынка.

Еще одним потенциально позитивным моментом прошедшего года является, на мой взгляд, утверждение Правительством РФ концепции создания и развития механизмов общественного контроля за деятель-

ностью естественных монополий и плана по ее реализации, в основные задачи которых входит усиление системы защиты прав потребителей услуг естественных монополий и, что не менее важно, повышение качества их инвестиционных решений. Для нас это сигнал, свидетельствующий, что на правительственном уровне существует необходимость в налаживании каналов обратной связи для обеспечения доступа к альтернативной «картине мира», которую объективно отражает общественное мнение. Уверен, что часть функций, реализующих идею «Совета потребителей», также могла бы взять на себя наша саморегулируемая организация в среднесрочной перспективе.

В целом, в процессе «отделения плевел» при анализе итогов сложного 2013 года, рациональным зерном представляется актуализация идей повышения уровня интеграции между участниками рынка и выработки более жестких форм взаимной ответственности. Сейчас эти задачи уже вышли на первый план, поскольку их грамотное решение напрямую влияет не только на экономику и рентабельность бизнеса отдельных игроков рынка, но и на устойчивое развитие российской транспортной системы в целом.

С уважением,  
Председатель Президиума  
СПО НП «Совет операторов  
железнодорожного транспорта»  
Сергей Валентинович Мальцев



# Обращение Исполнительного директора Партнерства



Уважаемые коллеги!

Подводя итоги прошедшего 2013 года, хотел бы оглянуться назад и выделить основные тренды становления операторского рынка, повлиявшие на формирование сложившейся ситуации на рынке грузовых железнодорожных перевозок.

До 2012 года в России шел процесс формирования и становления рынка операторских услуг, которому был присущ дефицит подвижного состава и, как следствие, высокий уровень ставок. Однако, в 2011 году в сегменте оперирования специализированным подвижным составом и к 2013 году в сегменте оперирования универсальным подвижным составом сложился устойчивый профицит предоставления вагонов. Соответственно, спрос со стороны грузовладельцев на обеспечение подвижным составом был полностью удовлетворен.

Таким образом, период высоко-го рынка завершился, и к концу 2013 года операторы вступили в фазу стабильно низких цен. В 2012-2013 годах усилия операторских компаний были направлены на закрепление за собой грузовой базы либо через заключение долгосрочных договоров с грузоотправителями, либо через приобретение кэптивных операторских компаний. Привлекательность рынка оперирования подвижным составом

для инвестиций значительно снизилась, что стало негативным фактором как для отрасли, так и для экономики страны в целом. Перед операторскими компаниями встал вопрос сокращения издержек по одной из основных статей затрат – затрат, связанных с эксплуатацией подвижного состава.

В деятельности Партнерства как в зеркале отражаются процессы, протекающие на рынке услуг оперирования и предоставления подвижного состава.

На протяжении года представители Партнерства активно взаимодействовали с Минтранс России, ФАЖТ, Минпромторгом России, ОАО «РЖД», отстаивая интересы операторского сообщества, компаний - участников, в том числе и на международном уровне в составе делегации Российской Федерации в Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций и Совете по железнодорожному транспорту государственных участников Содружества.

Одной из наиболее актуальных в 2013 году стала тема эксплуатации и ремонта грузовых вагонов: количество сходов и отстановок вагонов в 2013 году стало для отрасли беспрецедентным. Партнерство в своей деятельности ежедневно сталкивается со всем комплексом проблем в области

эксплуатации и ремонта грузовых вагонов. Мы реагировали на каждый случай предъявления предписания о запрете эксплуатации подвижного состава, ни одно из обращений участников не было оставлено без внимания и проработки. Партнерство всегда активно выступало за системное решение проблемы обеспечения безопасности движения.

При самом активном участии экспертов нашей организации на протяжении 2012-2013 годов была отработана последовательность совместных действий регулирующих госорганов, производителей вагонов, вагоноремонтных предприятий и операторов с момента излома боковой рамы и до момента замены последней детали, признанной потенциально опасной. Партнерство приняло на себя роль координатора усилий всех заинтересованных участников процесса замены продукции, признанной потенциально опасной.

На примере работы с «Кременчугским сталелитейным заводом», ЗАО «АзовЭлектроСталь», ОАО «Алтайвагонзавод» Партнерство добилось не одномоментной отставки вагонов, что могло привести к коллапсу в отрасли, а постепенной, распределенной на протяжении нескольких месяцев добровольной замены производителем дефектных деталей на вагонах, принадлежащих компаниям – участникам Партнерства. Это позволило не только в плановом порядке реализовать мероприятия, направленные на повышение безопасности движения, но и существенно сэкономить средства операторских компаний, проконтролировать процесс поставки и замены деталей с последующей частичной компенсацией затрат операторам.

В 2014 году работа в этом направлении будет продолжена: в ближайшем будущем предлагается ввести в действие ряд нормативных документов, подготовку которых вели специалисты и эксперты Партнерства (подробнее – в отчете о работе Рабочей группы по эксплуатации).

Мы прилагаем все усилия для того, чтобы наладить четкий алгоритм взаимодействия с производителями подвижного состава. Как уже было сказано выше, для нас это критически важно, ведь на сегодняшний день мы регулярно сталкиваемся с негативными примерами, когда операторы остаются один на один с проблемами изъятия из эксплуатации литых деталей грузовых вагонов.

Для закрепления партнерских отношений с производителями железнодорожной техники, мы подписали Соглашение о сотрудничестве между нашим Партнерством и НП «ОПЖТ». Одним из важнейших пунктов Соглашения является повышение уровня объективности расследования транспортных происшествий с грузовыми вагонами на железнодорожном транспорте. На сегодняшний день в отрасли не существует системы независимой экспертизы, которая позволяла бы со значительной долей беспристрастности установить причины транспортных происшествий. Мы планируем принять активное участие в формировании такого института независимой экспертизы.

Основным инструментом деятельности Партнерства, позволяющим выявить ключевые разногласия и консолидировать позицию участников по наиболее актуальным вопросам, являются рабочие группы, созданные при Президиуме Партнерства, а также совместно с ОАО «РЖД» и федеральными органами исполнительной власти. В течение 2013 года, согласно поставленной ранее задаче, была завершена реструктуризация действующих рабочих групп, а их функционирование приведено в четкое соответствие с основными направлениями деятельности Партнерства.

Например, для интенсификации усилий по продвижению позиции Партнерства по вопросам организации доступа частных перевозчиков на сеть были объединены усилия с Национальной ассоциацией транспортников и Ассоциацией компаний перевозчиков и операторов подвижного состава. Была создана совмест-

ная Рабочая группа по вопросам локомотивной тяги и собственных поездных формирований, что позволило объединить лучших специалистов в этой области.

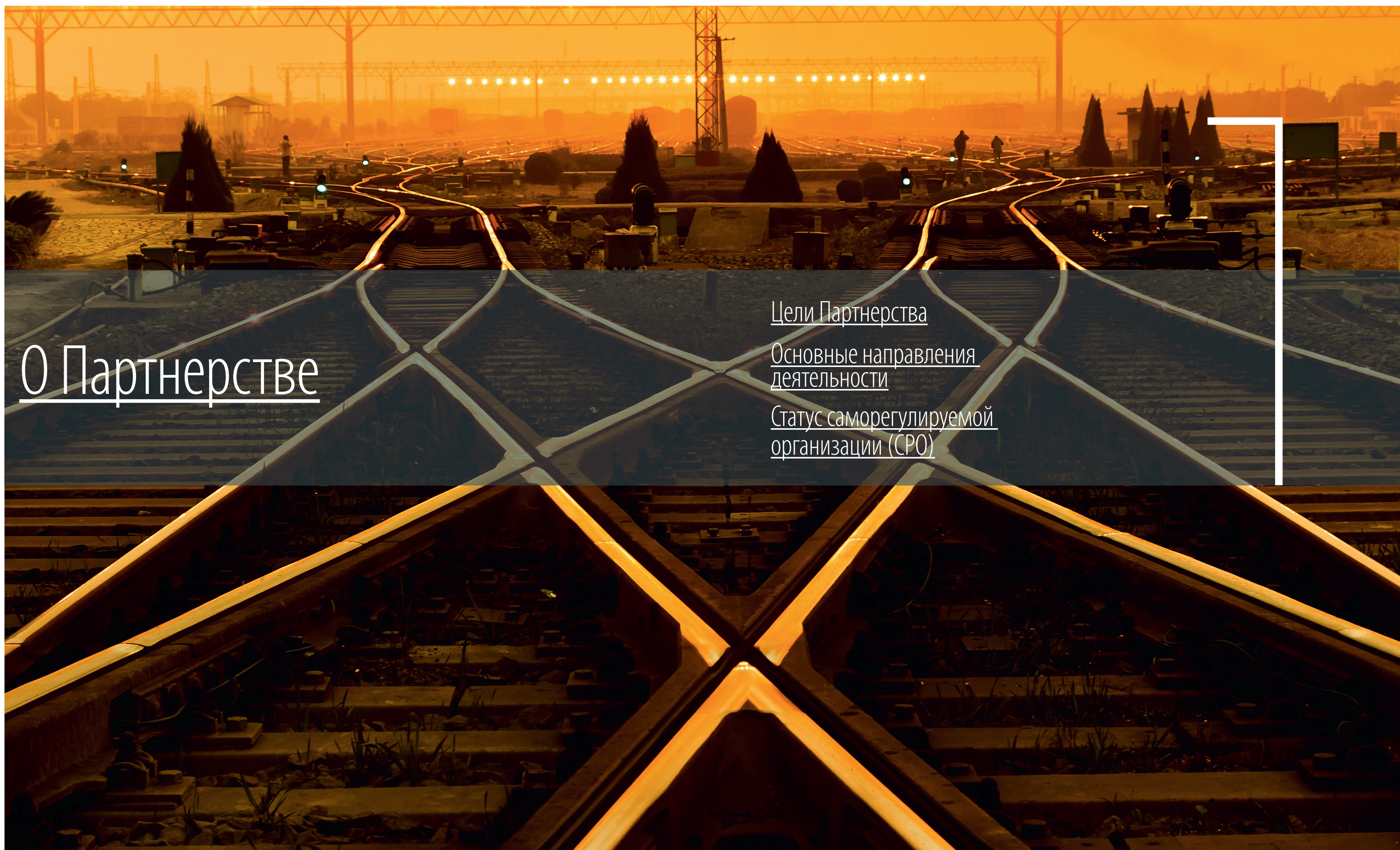
Разработанная Партнерством Концепция развития саморегулирования в железнодорожной отрасли предусматривает законодательное закрепление обязательного участия всех операторов железнодорожного подвижного состава в единой саморегулируемой организации. Утвержденный Правительством 2 апреля 2014 года План мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте предусматривает создание единой саморегулируемой организации на железнодорожном транспорте до конца 2015 года. Эксперты Партнерства приняли активное участие в подготовке проекта Плана.

Партнерство, являясь крупнейшей саморегулируемой организацией операторов железнодорожного подвижного состава, ставит перед собой задачу трансформироваться к концу 2015 года в единую обязательную саморегулируемую организацию на железнодорожном транспорте, создание которой предусмотрено вышеуказанным Планом. Реализация поставленной задачи не только повысит статус нашей организации, но и расширит горизонты деятельности Партнерства.

Хочу поблагодарить всех экспертов, специалистов и руководство операторских компаний – участников Партнерства за активную работу в течение 2013 года в рамках Рабочих групп, Президиума, а также за содействие в текущей работе аппарата Партнерства. 2014 год станет для Партнерства юбилейным – нам исполняется 5 лет. Мы ставим для себя задачу работать, не снижая набранного темпа, и рассчитываем на ваше дальнейшее активное участие.

*С уважением,  
Исполнительный директор  
СРО НП «Совет операторов  
железнодорожного транспорта»  
Дмитрий Олегович Королев*





# О Партнерстве

Цели Партнерства

Основные направления  
деятельности

Статус саморегулируемой  
организации (СРО)



В 2009 году в операторском сообществе сформировалось понимание необходимости создания некоммерческой организации, которая бы консолидировала усилия крупнейших операторов для закрепления в нормативно-правовой среде статуса, прав и обязанностей нового участника перевозок – оператора подвижного состава. В мае 2009 года было учреждено Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (далее – Партнерство). 15 июля 2009 года Партнерство получило государственную регистрацию в Министерстве юстиции Российской Федерации.

Миссия Партнерства – защита интересов операторского сообщества через создание института саморегулирования в железнодорожной отрасли. 20 апреля 2011 года Партнерство стало первой саморегулируемой организацией в железнодорожной отрасли.

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

Защита интересов участников Партнерства реализуется по трем основным направлениям:

- активная работа в части подготовки нормативных документов и конструктивное взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти;
- сотрудничество с ОАО «РЖД» в рамках совместных рабочих групп;

• активное донесение консолидированной позиции участников Партнерства через отраслевые и федеральные СМИ.

В качестве учредителей выступили 12 компаний-операторов железнодорожного подвижного состава:

1. Закрытое акционерное общество «СИБУР-Транс»;
2. Открытое акционерное общество «Дальневосточная транспортная группа»;
3. Открытое акционерное общество «Новая перевозочная компания»;
4. Общество с ограниченной ответственностью «Востоктранскомпани»;
5. Общество с ограниченной ответственностью «Дальнефетранс»;
6. Общество с ограниченной ответственностью «ММК-Транс»;
7. Общество с ограниченной ответственностью «Независимая Транспортная Компания»;
8. Общество с ограниченной ответственностью «СибУглеМетТранс»;
9. Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная компания «Новотранс»;
10. Общество с ограниченной ответственностью «Трансойл»;
11. Общество с ограниченной ответственностью «Транспортно-Экспедиторская Компания «Евротранс»;
12. Общество с ограниченной ответственностью «Фирма «Трансгарант».

На момент создания Партнерства под управлением этих компаний находилось около 150 тыс. вагонов. По итогам 2013 года в состав Партнерства входит 30 компаний – операторов железнодорожного подвижного состава:

1. *Закрытое акционерное общество «ЗР»;*
2. *Закрытое акционерное общество «Альянс Транс-Азия»;*
3. *Закрытое акционерное общество «Евросиб СПБ-*

- транспортные системы»;*
4. *Закрытое акционерное общество «Компания «РУССКИЙ МИР»;*
  5. *Закрытое акционерное общество «НефтеТрансСервис»;*
  6. *Закрытое акционерное общество «Русаэротранс»;*
  7. *Закрытое акционерное общество «СИБУР-Транс»;*
  8. *Закрытое акционерное общество «Спецэнерготранс»;*
  9. *Открытое акционерное общество «Новая перевозочная компания»;*
  10. *Открытое акционерное общество Холдинговая компания «Новотранс»;*
  11. *Открытое акционерное общество «Первая грузовая компания»;*
  12. *Открытое акционерное общество «СГ-транс»;*
  13. *Открытое акционерное общество «Совфрахт»;*
  14. *Открытое акционерное общество «Федеральная грузовая компания»;*
  15. *Открытое акционерное общество «Центр по перевозке грузов в контейнерах «Транс-Контейнер»;*
  16. *Общество с ограниченной ответственностью «Брансвик Рейл Сервис»;*
  17. *Общество с ограниченной ответственностью «Газпром-транс»;*
  18. *Общество с ограниченной ответственностью «Евротранс Групп»;*
  19. *Общество с ограниченной ответственностью «ЗапСиб-Транссервис»;*
  20. *Общество с ограниченной ответственностью «Мечел-Транс»;*
  21. *Общество с ограниченной ответственностью «Стил-транс»;*
  22. *Общество с ограниченной ответственностью «РЕЙЛ 1520»;*
  23. *Общество с ограниченной ответственностью «СЕВТЕХ-НОТРАНС»;*



**Рисунок 1 – Динамика роста парка подвижного состава, находящегося под управлением компаний-участников Партнерства (2009 – 2013 гг.)**

24. *Общество с ограниченной ответственностью «Трансойл»;*
25. *Общество с ограниченной ответственностью «Транспортно-Экспедиторская Компания «Евротранс»;*
26. *Общество с ограниченной ответственностью «Трубная транспортная компания»;*
27. *Общество с ограниченной ответственностью «УВЗ-Логистик»;*
28. *Общество с ограниченной ответственностью «Уральский подвижной состав»;*
29. *Общество с ограниченной ответственностью «Ферротранс»;*
30. *Общество с ограниченной ответственностью «Фирма «Трансгарант».*

Под управлением компаний-членов Партнерства по состоянию на декабрь 2013 года находилось около 70% от всего подвижного состава, зарегистрированного на территории Российской Федерации.

#### ЦЕЛИ ПАРТНЕРСТВА

Саморегулируемая организация Некоммерческое партнерство «Совет

участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (далее Партнерство) - некоммерческая организация, объединяющая операторов железнодорожного подвижного состава.

К основным целям деятельности Партнерства относятся:

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

услугами по организации перевозок грузов железнодорожным транспортом, принадлежащим операторам;

- создание единой обязательной саморегулируемой организации операторов железнодорожного подвижного состава.

#### ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Основные направления деятельности Партнерства определяются исходя из:

- основных видов деятельности Партнерства, определяемых Уставом Партнерства;
- приоритетных направлений деятельности Партнерства, утверждаемых ежегодным Общим собранием членов Партнерства;
- текущих задач, формируемых Президиумом и рабочими группами Партнерства.

В соответствии с пунктом 2.3.

Устава Партнерства к основным видам деятельности Партнерства относятся:

- Участие в разработке предложений в области стратегического планирования транспортной отрасли в части подвижного состава;







способностями, старением локомотивного парка перевозчика, сменой технологии управления вагонным парком. Существенной коррекцией подверглись логистика и экономика потребителей услуг железнодорожного транспорта: с одной стороны, утрачено «одно окно» в лице ОАО «РЖД», обеспечивающего полный комплекс услуг по перевозке грузов, с другой – изменились ценовые условия предоставления вагонов – цены на услуги операторов носят рыночный характер.

Как для государства, так и для железнодорожного сообщества стала очевидной необходимость выработки политических, экономических и технологических решений, которые бы объективно отражали сложившуюся конфигурацию рынка с учетом соблюдения баланса интересов грузовладельцев и организаций железнодорожного транспорта. В конце января 2012 года Председатель Правительства Российской Федерации Владимир Путин на совещании в г. Кемерово предложил создать СРО, функционально аналогичную «Совету рынка», действующему в электроэнергетике, для координации работы и соблюдения интересов всех участников рынка железнодорожных перевозок. В августе 2012 года Минтрансу России, Минэкономразвития России совместно с заинтересованными организациями было поручено представить в Правительство Российской Федерации предложения по внесению изменений в законодательство в части введения обязательного членства операторов железнодорожного подвижного состава в единой саморегулируемой организации.

Уже в ноябре 2012 года Президиум Партнерства рассмотрел и одобрил Концепцию саморегулирования на железнодорожном транспорте в сфере оперирования грузовым подвижным составом на среднесрочную перспективу (2012-2017 годы). Документ разработан в строгом соответствии с Целевой моделью рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года,

одобренной 13 января 2011 года на заседании Президиума Правительства Российской Федерации.

В течение 2013 года Концепция Партнерства рассматривалась и обсуждалась в федеральных органах исполнительной власти, Координационным советом Партнерства, ОАО «РЖД», СМИ. Кроме того, в Министерство транспорта Российской Федерации были направлены предложения по внесению изменений в законодательные акты Российской Федерации в области железнодорожного транспорта. Параллельно Партнерство вело работу по выработке проекта условий вхождения операторов в саморегулируемую организацию.

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России в свою очередь выступила с предложением создать многопалатную СРО и сформировать Коммерческую инфраструктуру рынка (КИР) на базе вновь создаваемой организации.

В конце ноября 2013 года Президиум Партнерства вновь рассмотрел вопрос «О статусе реализации модели саморегулирования операторов железнодорожного подвижного состава». Члены Президиума Партнерства признали целесообразным направить в Правительство России обращение об ускорении принятия соответствующих изменений в законодательство Российской Федерации о железнодорожном транспорте.

Партнерство приняло активное участие в формировании правительственного Плана мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте на всех этапах его согласования. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2014 года №503-р утвержден План мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте, который предусматривает формирование правовых основ для создания и деятельности единой саморегулируемой организации в сфере услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава и создание единой СРО в 2014-2015 годах.

Для формирования единой СРО необходимо внести в федеральное законодательство положения, закрепляющие статус саморегулируемых организаций на транспорте. Также необходимо установить контрольно-надзорные функции Министерства транспорта в сфере правовой регламентации деятельности СРО на железнодорожном транспорте, в том числе, функции по ведению реестра СРО на железнодорожном транспорте.

В разработке соответствующего проекта федерального закона принимают участие Минтранс, Минэкономразвития, Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России, ОАО «РЖД», а также СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта».

#### **Позиция Партнерства по вопросу развития системы саморегулирования в сфере услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава**

Обязательное членство в СРО необходимо для соблюдения правил и стандартов всеми операторами, а не только теми, кто считает саморегулирование необходимым и позитивным механизмом управления в отрасли. Объединение всех операторов в единую СРО позволяет создать цивилизованный рынок операторских услуг: упорядочить отношения на рынке железнодорожного транспорта, повысить экономическую и технологическую эффективность использования подвижного состава и пропускных способностей инфраструктуры общего пользования.

Для создания полноценной системы регулирования необходимо законодательно определить статус оператора подвижного состава, его права и обязанности. В конце июля 2013 года было принято постановление Правительства Российской Федерации, утверждающее положение об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиком. Эксперты Партнерства принимали участие в



подготовке проекта постановления на всех этапах его разработки. Как отметил Председатель Президиума Партнерства Мальцев С.В., принятие этого постановления – важный шаг к закреплению в нормативно-законодательной базе четких прозрачных правил деятельности конкурентного операторского рынка.

Вместе с тем, по мнению экспертов Партнерства, необходима дальнейшая разработка и принятие на законодательном уровне документов, устанавливающих:

- основы саморегулирования на операторском рынке (и в первую очередь – обязанности операторов предоставлять принадлежащие им вагоны, контейнеры для перевозок грузов и являться членами единой СРО, что позволит сформировать единые стандарты работы операторского рынка, в том числе, в рамках коммерческой инфраструктуры);
- определение места и роли оператора в системе отношений, связанных с перевозками грузов железнодорожным транспортом,

регламентируемых Федеральным законом «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

При введении обязательного членства и при соблюдении принципа равенства прав и ответственности, единая СРО операторов примет на себя выполнение части регуляторных функций государства в отношении операторов подвижного состава.

По мнению Партнерства, на первом этапе развития саморегулирования операторов должна существовать единая СРО для всех операторов. Это позволит:

- консолидировать операторское сообщество для выработки совместных решений;
- централизованно проводить государственную политику в отношении операторов федеральными органами исполнительной власти;
- создать единую для всех операторов систему обязательных стандартов;
- возложить ответственность за разработку обязательных стандартов на единую СРО операторов,

имеющую высокую заинтересованность и профессиональные ресурсы для оперативной разработки необходимых стандартов.

В дальнейшем, когда будет существовать полноценная система стандартов для операторов, с учетом работы единой СРО, оценки необходимости укрупнения масштаба деятельности операторских компаний, федеральными органами власти должен быть рассмотрен вопрос о целесообразности введения «множественности» СРО операторов или сохранения единой СРО.

Создание и развитие единой СРО операторских компаний позволит:

- операторам создать объединение, консолидировано представляющее интересы операторского бизнеса;
- грузоотправителям получить прозрачную систему ценообразования на услуги операторов;
- государственным органам власти получить ответственного контрагента при ведении переговоров по транспортной политике на железнодорожном транспорте.



# Членство в Партнерстве

Условия членства в Партнерстве

Порядок вступления в Партнерство

Тарифы членских взносов

Целевые взносы в 2013 году





### УСЛОВИЯ ЧЛЕНСТВА В ПАРТНЕРСТВЕ

Членами СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» могут быть операторы железнодорожного подвижного состава – российское юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, отвечающее следующим критериям:

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

### ПОРЯДОК ВСТУПЛЕНИЯ В ПАРТНЕРСТВО

Для вступления в члены Партнерства кандидат подает на имя Председателя Президиума Партнерства письменное заявление с приложением заполненной анкеты и заверенных уполномоченными должностными лицами кандидата копий:

- учредительных документов (со всеми изменениями и дополнениями),
- актуальной выписки из ЕГРЮЛ,
- документов, подтверждающих полномочия лица, подписавшего заявление о вступлении в Партнерство,
- решения уполномоченного органа юридического лица о вступлении в Партнерство или об одобрении участия в Партнерстве в соответствии с порядком, определенным учредительными документами юридического лица - кандидата.

Прием документов и их дальнейшее рассмотрение организует Исполнительный директор Партнерства.

Президиум Партнерства не позднее 20 календарных дней с даты поступления всех необходимых документов рассматривает их и выносит решение о приеме кандидата в члены Партнерства, либо мотивированное решение об отказе в приеме в члены Партнерства. Принятое решение доводится до сведения кандидата Исполни-



тельным директором Партнерства в течение 5 календарных дней с даты его принятия путем направления посредством электронной, почтовой и иной связи уведомления, содержащего оформленную в установленном порядке выписку из протокола заседания Президиума Партнерства по указанному вопросу.

### ТАРИФЫ ЧЛЕНСКИХ ВЗНОСОВ

Определение размера и порядка внесения вступительного (единовременного) и текущих (регулярных) членских взносов относится к компетенции Общего собрания членов Партнерства.

В соответствии с решениями Общего собрания членов Партнерства от 20 декабря 2012 года и от 26 июня 2013 года размер вступительного (единовременного) членского взноса в 2012 году составлял 130 000 рублей и оплачивался в срок не позднее 10 календарных дней с даты получения письменного уведомления о приеме в Партнерство.

В соответствии с решениями Общего собрания членов Партнерства от 20 декабря 2012 года и 26 июня 2013 года размер текущего (регулярного) членского взноса в 2012 году составил 130 000 рублей ежемесячно. Текущие (регулярные) членские взносы в 2013 году оплачивались каждым членом Партнерства ежеквартально, первый текущий (регулярный) членский взнос оплачивался одновременно со вступительным взносом.

### ЦЕЛЕВЫЕ ВЗНОСЫ В 2013 ГОДУ

Определение размера и порядка внесения целевых взносов относится к компетенции Общего собрания членов Партнерства.

В 2013 году в соответствии с решением Общего собрания членов Партнерства от 20 декабря 2012 года каждый член Партнерства оплачивал в первом полугодии 2013 года единовременный целевой взнос на финансирование PR-развития Партнерства в размере 110 715 рублей.





## Органы управления Партнерства

Президиум Партнерства  
Исполнительный директор  
Партнерства



## ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ЧЛЕНОВ ПАРТНЕРСТВА

Организационная структура СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» (далее - Партнерство) выстроена в соответствии с основными направлениями деятельности. Высший орган управления Партнерства – Общее собрание членов Партнерства, к компетенции которого относится решение ключевых вопросов и утверждение приоритетных направлений развития Партнерства.

К исключительной компетенции Общего собрания членов Партнерства относится:

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

В период с января по декабрь 2013 года было проведено два Общих собрания членов Партнерства - годовое и внеочередное.

## ПРЕЗИДИУМ ПАРТНЕРСТВА

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

Компетенция, права, обязанность и ответственность членов Президиума Партнерства, порядок формирования и организация деятельности Президиума Партнерства определены Уставом Партнерства и Регламентом работы Президиума Партнерства, утвержденным годовым Общим собранием членов Партнерства 29 июня 2011 года (Протокол № 7) с последующими изменениями от 20 декабря 2012 года (Протокол № 11), от 26 июня 2013 года (Протокол № 12).

Основной задачей Президиума Партнерства является проведение политики, обеспечивающей динамическое развитие Партнерства и повышение устойчивости его работы. Президиум Партнерства избирается сроком на три года в количестве не более шестнадцати человек. Основной состав Президиума Партнерства был сформирован на годовом Общем собрании членов Партнерства 28 июня 2012 года в количестве 15 человек, в том числе 5 независимых членов Президиума Партнерства. На заседании внеочередного Общего собрания членов Партнерства 22 декабря 2012 года был увеличен количественный состав Президиума Партнерства до 16 человек и проведены довыборы 1 независимого члена Президиума Партнерства.

## Состав Президиума Партнерства на конец 2013 года:

Председатель Президиума Партнерства:

- **Мальцев Сергей Валентинович** - Генеральный директор группы компаний Globaltrans Investment PLC;

Члены Президиума Партнерства:

- **Бабаев Салман Магомедрасулович** – Вице-президент ОАО «РЖД» по коммерческой деятельности;
- **Букин Олег Юрьевич** – Генеральный директор ОАО «ПГК»;
- **Гераскин Вадим Викторович** – Заместитель Генерального директора ООО «Компания «Базовый элемент»;
- **Гром Алексей Николаевич** - Управляющий директор ООО «Фирма «Трансгарант»;
- **Гущин Сергей Анатольевич** – Член Правления ООО «ТТК»;
- **Евдокименко Виталий Михайлович** – Генеральный директор ОАО «ФГК»;
- **Засов Константин Львович** – Генеральный директор ЗАО «Русагротранс»;
- **Котенко Роман Алексеевич** – Первый заместитель директора Департамента производственного планирования, поставок и логистики ОАО «НК «Роснефть»;
- **Лихтенфельд Алексей Борисович** – Член Совета директоров ООО «УК «НТС»;
- **Мироненко Максим Владимирович** – Генеральный директор ЗАО «Спецэнерготранс»;
- **Рашевский Владимир Валерьевич** – Генеральный директор ОАО «СУЭК»;
- **Ромашов Игорь Валерьевич** – Председатель Совета директоров ООО «Трансойл»;
- **Сапронов Александр Алексеевич** – Вице-президент по логистике ОАО «НЛМК»;
- **Тугаринов Сергей Львович** – Советник Министра транспорта Российской Федерации;
- **Чиганашкина Ирина Викторовна** – Советник Генерального директора ЗАО «ЗР».

## РЕШЕНИЯ, ПРИНЯТЫЕ ПРЕЗИДИУМОМ ПАРТНЕРСТВА В 2013 ГОДУ

В период с января по декабрь 2013 года Президиумом Партнерства было



проведено 13 заседаний и приняты следующие важнейшие решения:

## По итогам заседания от 30 января 2013 года:

- Принято решение обратиться в Минтранс России с предложением о привлечении экспертов Партнерства к исполнению п.9 Протокола заседания межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта от 20.12.2012 г. № АД-П9-136пр по разработке изменений в формы статистической отчетности, предусматривающих учёт показателей для мониторинга обеспечения железнодорожным подвижным составом грузовладельцев и использования железнодорожного подвижного состава участниками перевозочного процесса, и оценки эффективности использования железнодорожного подвижного состава, осуществляемого в соответствии с приказом Минтранса России от 05.05.2012

г. № 136 «Об утверждении Порядка мониторинга обеспечения железнодорожным подвижным составом грузовладельцев и использования железнодорожного подвижного состава участниками перевозочного процесса и Методики оценки эффективности использования железнодорожного подвижного состава».

- Признано целесообразным начать разработку порядка регулирования рынка оперирования железнодорожным подвижным составом путем определения оптимального количества железнодорожного подвижного состава, находящегося на сети железных дорог, и механизма его реализации.
- Принято решение провести оценку финансовых, конкурентных, коррупционных и правовых рисков при предоставлении владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования/перевозчику права на перемещение не

принадлежащих ему вагонов, не участвующих в перевозочном процессе, с путей необщего/общего пользования без согласия операторов/владельцев вагонов.

- Отмечена необходимость реализации комплекса мероприятий, направленных на повышение эффективности работы отрасли в условиях развитого конкурентного рынка услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава, предусматривающего:
  - формирование технологии управления вагонными парками в условиях множественности операторов железнодорожного подвижного состава;
  - внесение отдельных изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в части, касающейся определения платности занятия инфраструктуры порожними грузовыми вагонами;
  - уточнение отдельных положений правил перевозок грузов,



### Структура управления Партнерства

Высший орган управления  
**ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ЧЛЕНОВ**  
*решение ключевых вопросов и утверждение приоритетных направлений развития*

Органы надзора  
**СЧЕТНАЯ КОМИССИЯ  
РЕВИЗИОННАЯ КОМИССИЯ**

Постоянно действующий коллегиальный орган управления  
**ПРЕЗИДИУМ**  
*формирование текущих задач в рамках приоритетных направлений*

Единоличный исполнительный орган управления  
**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР**  
*осуществление руководства текущей деятельностью*

Постоянно действующий совещательный орган  
**КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ**  
*выработка предложений и рекомендаций по совершенствованию взаимодействия участников*

касающихся перевозки порожних грузовых вагонов;

- законодательное закрепление обязательности участия операторов железнодорожного подвижного состава в единой саморегулируемой организации;
- формирование коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок;
- поэтапное прекращение практики привлечения ОАО «РЖД» грузовых вагонов операторов железнодорожного подвижного состава в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2011 №1051 в течение 2013 года.

- В состав Координационного совета Партнерства избран Президент Ассоциации «Промжелездортранс» Кукушкин Александр Иванович.
- Создана совместная Рабочая группа по локальным перевозчикам с участием представителей Национальной ассоциации транспортников и Ассоциации компаний перевозчиков и операторов подвижного состава. Куратором от Партнерства совместной Рабочей группы назначен Ромашов Игорь Валерьевич, член Президиума Партнерства.

#### По итогам заседания от 7 февраля 2013 года:

- Принято решение считать целесообразным введение поэтапного ограничения продления срока службы грузовых вагонов с учетом обеспечения непрерывного перевозочного процесса и соблюдения безопасности движения поездов.
- Одобрена позиция Партнерства по вопросу нанесения неустраняемых дефектов на литые детали тележек, забракованных средствами неразрушающего контроля. Считать необходимым до утверждения нормативных актов, регламентирующих порядок браковки и ведения рекламационной работы, нанесение неустраняемых дефектов путем вырезки фрагментов

деталей, находящихся на гарантийной ответственности, производить только после согласования данных действий с собственником вагона и подписания рекламационных документов.

- Признано целесообразным проведение через ООО «Проектный офис СРОЖТ» работ по обоснованию оборудования грузовых вагонов поглощающими аппаратами из существующего типоразмерного ряда с целью дальнейшего направления в Минтранс России для обоснования целесообразности/нецелесообразности обязательной установки поглощающих аппаратов повышенной энергоемкости классов Т2 и Т3 на вагоны, перевозящие опасные грузы. После получения результатов о достаточной энергоемкости поглощающих аппаратов Т0 и Т1 для эксплуатации в вагонах, перевозящих опасные грузы, Президиум решил направить обращение в Минтранс России по вопросу о продлении моратория на требование по обязательной установке поглощающих аппаратов повышенной энергоемкости и/или его фактической отмене. Также принято решение направить обращение в адрес Минтранса России с просьбой о переносе срока ввода требования раздела 5 «Руководства по деповскому ремонту» в части установ-

ки поглощающих аппаратов класса Т2 на вагоны для перевозки опасных грузов на 01 января 2014 года.

- В члены Партнерства принято ООО «УВЗ-Логистик».
- Одобрена позиция Партнерства по установлению при перевозках во внутригосударственном сообщении запрета подачи вагонов под погрузку, если расстояние до станции выгрузки больше, чем остаточный пробег вагона и/или срок доставки до станции выгрузки больше, чем количество дней до истечения межремонтного норматива.

По итогам заседания от 28 февраля 2013 года:

- Рассмотрена информация о мероприятиях, запланированных Партнерством, по формированию коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок в первом полугодии 2013 года, а также решение Координационного совета Партнерства по данному вопросу. Аппарату Партнерства поручено организовать обсуждение предложений Партнерства по формированию коммерческой инфраструктуры рынка с ОАО «РЖД» на площадке Партнерства и в прессе.
- Принята к сведению информация о результатах рассмотрения вопроса

о добровольной отстановке вагонов, не участвующих в перевозочном процессе, от движения в целях оптимизации количества железнодорожного подвижного состава, находящегося на сети железных дорог. Президиум признал нецелесообразным применение модели добровольной отстановки вагонов в рамках Партнерства. При этом отмечена необходимость проработки других механизмов оптимизации количества парка грузовых вагонов рабочими группами, созданными при Президиуме Партнерства. Членам Президиума Партнерства рекомендовано представить свои предложения по данному вопросу.

- Принята оценка рисков по предоставлению владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования/перевозчику права на перемещение не принадлежащих ему вагонов, не участвующих в перевозочном процессе, с путей необщего/общего пользования без согласия операторов/владельцев. Также Президиум признал целесообразным апробировать механизм взаимодействия операторов с ОАО «РЖД» на основе индивидуальных договоров и вернуться к обсуждению изменений в отраслевое законодательство в процессе подготовке комплексных изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

По итогам заседания от 19 апреля 2013 года:

- Принята к сведению информация Советника Председателя Президиума Партнерства Афанасьева С. М. по вопросу «О формировании позиции Рабочей группы по дальнейшему снижению количественного состава привлеченного ОАО «РЖД» вагонного парка собственности ОАО «ФГК» (парк ВСП)». Вопрос был ранее рассмотрен на заседании Рабочей группы при Президиуме Партнерства по реализации мероприятий по созданию эффективной технологии управления вагонным парком.

- Рассмотрен проект технического задания на разработку проекта документа Партнерства, устанавливающего требования к предпринимательской деятельности членов саморегулируемой организации по обеспечению железнодорожным подвижным составом социально-значимых перевозок грузов. Президиум поручил доработать данный вопрос с учетом необходимости разработки универсального механизма, направленного на гарантированное обеспечение железнодорожным подвижным составом перевозок грузов.

- В состав Координационного совета Партнерства избран Заместитель Генерального директора – Директор по логистике ОАО «СУЭК» Илатовский Денис Викторович.

- Одобрена позиция Партнерства по предложениям ОАО «РЖД», касающихся внесения изменений и дополнений в приказ Минтранса России от 22.10.2007 г. № 150 «Об утверждении Правил перевозок грузов в поездах, сформированных из локомотивов и вагонов, принадлежащих на праве собственности или ином праве грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим и физическим лицам, не являющимся перевозчиками на железнодорожном транспорте». При этом Президиум отметил, что опыт применения приказа Минтранса России от 22.10.2007 г. № 150 показывает, что его положения отражают баланс интересов участников перевозочного процесса и не требуют пересмотра в ближайшее время.

- Одобрены решения в рамках мероприятиях, проводимых при участии Партнерства, по разрешению ситуации, связанной с отстановкой от эксплуатации грузовых вагонов, укомплектованных боковыми рамами производства 2010-2011 гг. ПАО «Кременчугский сталелитейный завод». Аппарату Партнерства поручено обеспечить подготовку предложений в Минтранс России по закреплению основ взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и участников перевозочного процесса

по принятию превентивных мер, направленных на обеспечение безопасности эксплуатации железнодорожного транспорта в части касающейся эксплуатации грузовых вагонов.

- Рабочей группе по эксплуатационным вопросам поручено совместно с Рабочей группой по разработке изменений в отраслевое законодательство, правила перевозок грузов и иные нормативно-правовые акты железнодорожного транспорта проработать вопросы:

- обеспечения формирования при проведении расследований транспортных происшествий независимого заключения о причинах происшествия, в том числе с привлечением независимых экспертных организаций, аккредитованных федеральными органами исполнительной власти в области железнодорожного транспорта;

- обязательного участия в расследовании транспортных происшествий владельцев и организаций - изготовителей железнодорожного подвижного состава;

- образования наднационального органа по расследованию транспортных происшествий на железнодорожном транспорте по аналогии с Международным авиационным комитетом.

Данные вопросы должны быть проработаны с учетом предложений ОАО «ПГК» по внесению изменений в приказ Минтранса России от 25 декабря 2006 г. № 163 «Об утверждении Положения о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий»

По итогам заседания от 23 мая 2013 года:

- Принято решение, что отсутствие вагонного парка перевозчика (ОАО «РЖД») может быть отнесено к числу оснований для отказа в приеме заявки на перевозку в связи с невозможностью оказания услуги (ст.426 ГК РФ) при отсутствии технических и технологических возможностей



осуществления перевозки (ст.11 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»). Таким образом, предложение ОАО «РЖД» о внесении изменений в Перечень критериев соответствует положениям действующего законодательства. Однако Президиум Партнерства отметил, что перевозчик обязан удовлетворять представленные заявки грузоотправителей при наличии у перевозчика железнодорожного подвижного состава, контейнеров, необходимых для выполнения представленной заявки.

По итогам заседания от 28 августа 2013 года:

- Поддержано решение о продлении срока действия абзаца девятого подпункта 8 пункта 2 приказа Минтранса России от 03.10.2011 г. № 258 «О внесении изменений в некоторые акты Министерства путей сообщения Российской Федерации» до 31.12.2014 г.

- Одобрены предложения Партнерства по проекту приказа Минтранса России «Об утверждении Положения о классификации, порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий» и проекту федерального закона «О внесении изменения в статью 21 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

- Признана целесообразной дальнейшая проработка совместно с ОАО «РЖД» и Минтрансом России вопроса о разработке регуляторного механизма количества подвижного состава, находящегося в обращении инфраструктуры общего пользования.

- В связи с предписанием Ространснадзора о приостановке эксплуатации вагонов с продленными сроками службы, Президиум Партнерства принял решение подготовить и направить в адрес Ространснадзора обращение о корректировке или отмене действия предписания от

14.08.2013 г. № 24.ГС.08.13 и, при необходимости, выдаче конкретных требований и замечаний непосредственно операторским компаниям. При этом аппарату Партнерства было поручено подготовить и направить в Минтранс России и Ространснадзор обращение о недопустимости действий, ограничивающих эксплуатацию вагонов, без предварительных консультаций с операторскими компаниями и Партнерством. Также Президиум Партнерства рекомендовал операторским компаниям, деятельность которых может пострадать при выполнении Предписания, обратиться в судебные органы с соответствующими исками.

- В члены Партнерства принято ЗАО «Евросиб СПб-ТС».

По итогам заседания от 19 сентября 2013 года:

- Членам Партнерства рекомендовано в приоритетном порядке рассмотреть вопрос обеспечения железнодорожным подвижным составом перевозок грузов в пострадавшие районы Дальнего Востока и заключения с ЦФТО – филиалом ОАО «РЖД» договоров на аренду грузовых вагонов. Рекомендации представлены в целях реализации п.3 протокола совещания в Минтрансе России от 2 сентября 2013 года № АЦ-62 по вопросу исполнения Указа Президента Российской Федерации В. В. Путина от 31.08.2013 г. № 693 о мерах по ликвидации последствий наводнения на Дальнем Востоке.

- Членам Партнерства рекомендовано осуществить незамедлительную замену боковых рам, отозванных ПАО «КСЗ». В случае, если в срок до 01.10.2013 г. не произойдет замена боковых рам производства ПАО «КСЗ», отозванных изготовителем, федеральные органы исполнительной власти на железнодорожном транспорте примут решение о приостановке эксплуатации вагонов, укомплектованных боковыми рамами, отозванными ПАО «КСЗ». Соответствующие решения были приняты на совещаниях в ФБУ «РС ФЖТ» (05.09.2013 г.) и в Минтрансе России (11.09.2013 г.).



- Одобрена позиция Партнерства по проекту приказа Минтранса России «Об утверждении порядка проведения технического обслуживания с диагностированием вагонов».

- Одобрена позиция Партнерства по проекту Методики отнесения грузовых вагонов к категории со сниженным уровнем эксплуатационной безопасности по показателям надежности и функциональной безопасности литых деталей тележек (далее – Методика). Также решено направить обращение в адрес ОАО «РЖД» с просьбой предоставить информацию о количестве годовых партий боковых рам, подлежащих изъятию/ограничению из/в эксплуатации в случае утверждения Методики в редакции

проекта документа, размещенного на Едином портале раскрытия информации о подготовке федеральными органами исполнительной власти проектов нормативных правовых актов.

По итогам заседания от 16 октября 2013 года:

- Принята к сведению информация об оптимизации процессов принятия решений, связанных с эксплуатацией грузовых вагонов. Оптимизация процессов предусмотрена в рамках реализации Плана мероприятий, направленных на совершенствование обеспечения безопасности производства и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, одобренного заместителем Пред-

седателя Правительства Российской Федерации Дворковичем А. В.

- Одобрена позиция Партнерства по проекту распоряжения Минтранса России «Об утверждении Методических рекомендаций по порядку приостановления эксплуатации грузовых вагонов, угрожающих безопасности движения, в том числе оснащенных комплектующими, дефекты которых стали причиной транспортных происшествий на железнодорожном транспорте».

- Членам Партнерства рекомендовано в приоритетном порядке рассмотреть вопрос обеспечения железнодорожным подвижным составом грузоотправителей, осуществляющих отгрузку каменного угля со станций

Красноярской железной дороги в адреса клиентов, являющихся грузо-получателями и находящимися в пострадавших от крупномасштабного наводнения регионах Дальнего Востока, и заключения с ЦФТО – филиалом ОАО «РЖД» договоров на аренду грузовых вагонов. Рекомендации представлены в целях выполнения Указа Президента Российской Федерации Путина В. В. от 31.08.2013 г. № 693 «О мерах по ликвидации последствий крупномасштабного наводнения на территориях Республики Саха (Якутия), Приморского и Хабаровского краев, Амурской и Магаданской областей, Еврейской автономной области». Аппарату Партнерства поручено направить вице-президенту ОАО «РЖД» по ком-





мерческой деятельности Бабаеву С. М. обобщенную информацию о процессе заключения с ЦФТО - филиалом ОАО «РЖД» договоров на аренду грузовых вагонов и оформлении заявок. Также аппарату Партнерства поручено подготовить предложения по упорядочиванию, мониторингу взаимодействия между операторами и перевозчиками, владельцем инфраструктуры при возникновении ситуации, связанной с необходимостью выделения вагонов для перевозок грузов в экстренных случаях с учетом механизмов саморегулирования. Членам Партнерства, направившим на подписание договора аренды грузовых вагонов, предложено предоставить информацию об их исполнении. Также принято решение обратиться к вице-президенту ОАО «РЖД» Бабаеву С.М. с просьбой провести совместное совещание с участием представителей ЦФТО и членов Партнерства. Повестка совещания:

решение вопросов обеспечения железнодорожным подвижным составом грузоотправителей, осуществляющих отгрузку каменного угля со станций Красноярской железной дороги в адреса клиентов, являющихся грузополучателями и находящимися в пострадавших от крупномасштабного наводнения регионах Дальнего Востока.

- Одобрена в целом позиция Партнерства по проекту Методики отнесения грузовых вагонов к категории со сниженным уровнем эксплуатационной безопасности по показателям надежности и функциональной безопасности литых деталей тележек. Члену Президиума Партнерства, куратору Рабочей группы при Президиуме Партнерства по эксплуатационным вопросам Чиганашкиной И. В. поручено созвать внеочередное заседание Рабочей группы. В ходе внеочередного заседания поручено

обсудить и сформировать окончательную позицию Партнерства по данному вопросу с учетом состоявшегося обсуждения и необходимости более тщательной проработки обоснований к замечаниям Партнерства по отдельным положениям проекта Методики (взаимосвязь гамма-процентного коэффициента надежности и частоты отказов (выявления дефектов), прерывный/непрерывный характер периодов наблюдения).

По итогам заседания от 13 ноября 2013 года:

- Принята к сведению информация о текущей ситуации по проекту федерального закона № 319967-6 «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее законопроект), о позициях Партнерства и Коорди-

национного совета Партнерства по законопроекту. Аппарату Партнерства и Куратору Рабочей группы по разработке изменений в отраслевое законодательство, правила перевозок грузов и иные нормативно-правовые акты железнодорожного транспорта Тонких А. В. поручено организовать обсуждение предложений Координационного совета Партнерства с учетом письменных мнений членов Партнерства по вопросам законопроекта и доложить о результатах на следующем заседании Президиума Партнерства.

- Принята к сведению информация о статусе реализации модели саморегулирования операторов железнодорожного подвижного состава. Признано целесообразным направление обращения в Правительство Российской Федерации об ускорении принятия соответствующих изменений в законодательство Российской Федерации о железнодорожном транспорте.

- Принято решение создать Рабочую группу при Президиуме Партнерства по разработке стратегии развития Партнерства на среднесрочный трехлетний период в условиях отсутствия обязательного участия операторских компаний в саморегулируемой организации.

- В члены Партнерства принято ОАО ХК «Новотранс».

- Принято решение о проведении внеочередного Общего собрания членов Партнерства 18 декабря 2013 года.

По итогам заседания от 27 ноября 2013 года:

- Принята к сведению информация об итогах 59-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (19-20 ноября 2013 г., г. Кишинев). Аппарату Партнерства поручено принять участие в работе по оценке результатов мониторинга методики отнесения грузовых вагонов к категории со сниженным уровнем эксплуатационной безопасности по показателям надежности и функциональной

безопасности литых деталей тележек (рам боковых). Принято решение направить обращение в Минтранс России, ОАО «РЖД» и ОАО «ВНИИЖТ» о готовности представителей Партнерства принять участие в исследованиях, проводимых ОАО «ВНИИЖТ», по оценке необходимости оборудования вагонов-цистерн эластомерными поглощающими аппаратами класса Т2 и Т3. Также решено направить письма в Минтранс России, ОАО «РЖД» и ОАО «ВНИИЖТ» с приложением отчета ОАО «НИИ вагоностроения» о проведении работ по теме: «Обоснование оборудования грузовых вагонов поглощающими аппаратами из существующего классификационного ряда» с просьбой рассмотреть представленные материалы и высказать свою позицию по данному документу. Аппарату Партнерства поручено направить обращение в Минтранс России с просьбой о переносе срока введения в действие на территории Российской Федерации требования об оснащении вагонов-цистерн эластомерными поглощающими аппаратами класса Т2 и Т3 при проведении капитального ремонта до окончания проведения работ по обоснованию целесообразности оборудования вагонов-цистерн эластомерными поглощающими аппаратами класса Т2 и Т3.

- Утверждено увеличение количества членов Координационного совета Партнерства до десяти человек, проведены довыборы членов Координационного совета Партнерства: в состав избран Заместитель Председателя Совета директоров ОАО «ОХК «УРАЛХИМ» Осипов Дмитрий Васильевич.

По итогам заседания от 16 декабря 2013 года:

- Принято решение назначить ЗАО «Что делать Аудит» аудиторской организацией Партнерства для проверки ведения бухгалтерского учета и финансовой (бухгалтерской) отчетности Партнерства за 2013 год.

- Утвержден План работы Президиума Партнерства на первое полугодие 2014 года.

- Одобрен Единый перечень наименований неисправностей, состояний, причин отставки, операций/работ контроля/устранения неисправностей грузовых вагонов в межремонтном периоде эксплуатации. Также принята к сведению «дорожная карта» по реализации результатов данных работ. Куратору Рабочей группы по эксплуатационным вопросам Чиганашкиной И. В. и Куратору Рабочей группы по вопросам тарифного регулирования Мальцеву С. В. поручено совместно доработать план мероприятий по реализации «дорожной карты».

#### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПАРТНЕРСТВА

Исполнительный директор Партнерства является единоличным исполнительным органом, осуществляющим руководство текущей деятельностью Партнерства в пределах полномочий, предоставленных ему действующим законодательством России, Уставом Партнерства и трудовым договором. Исполнительный директор подотчетен Общему собранию членов и Президиуму Партнерства. Компетенция Исполнительного директора Партнерства определена в разделе VII Устава Партнерства. На Исполнительного директора Партнерства возложена ответственность за ежедневную работу Партнерства и ее соответствие финансовому плану, а также обязанность добросовестно, своевременно и эффективно исполнять решения Президиума и Общего собрания членов Партнерства. С 30 июля 2009 года по 29 июня 2012 года Исполнительным директором Партнерства на основании Протокола № 1/2009 заседания Президиума Партнерства от 30.07.2009 г. являлся Королев Дмитрий Олегович. На годовом Общем собрании членов Партнерства Королев Дмитрий Олегович был переизбран на должность Исполнительного директора Партнерства сроком полномочий на три года с 29 июня 2012 года (Протокол № 10 годового Общего собрания членов Партнерства от 28.06.2012 г.).



# Органы надзора Партнерства

Ревизионная комиссия  
Партнерства

Счетная комиссия Партнерства

## РЕВИЗИОННАЯ КОМИССИЯ ПАРТНЕРСТВА

Для осуществления надзора за финансовой деятельностью Партнерства Общим собранием учредителей Партнерства была создана Ревизионная комиссия в количестве пяти человек сроком полномочий на три года (Протокол от 20.05.2009 г. № 1). В 2012 году на годовом и внеочередном Общих собрания членов Партнерства (Протокол от 28.06.2012 г. № 10, от 20.12.2012 г. № 11) был избран новый состав Ревизионной комиссии сроком полномочий на три года:

- **Антипов Денис Александрович** – Начальник отдела внутреннего аудита ЗАО «СИБУР-Транс»;
- **Егорушков Александр Петрович** – Советник генерального директора ООО «НТК»;
- **Проскура Наталья Валентиновна** – Главный бухгалтер ОАО «ФГК»;
- Федотова Ольга Геннадьевна – Главный бухгалтер ООО «ММК-Транс».

## СЧЕТНАЯ КОМИССИЯ ПАРТНЕРСТВА

По решению годового Общего собрания членов Партнерства (Протокол от 26.06.2013 г. № 12) сроком полномочий на три года состав Счетной комиссии Партнерства в 2013 году был представлен следующими лицами:

- **Володин Виктор Иванович** – Руководитель Управления делами СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта»;
- **Кутенко Максим Борисович** – Юрисконсульт ООО «ТТК»;
- Новикова Рапила Нурмиевна – Помощник Генерального директора ООО «Стилтранс»;
- **Степаненко Евгений Алексеевич** – Начальник отдела договорной работы ООО «УВЗ-Логистик»;
- **Чевардин Александр Борисович** – Директор Департамента внешних связей ЗАО «Русагро-транс».





Координационный совет  
Партнерства



22 декабря 2010 года на внеочередном Общем собрании членов Партнерства было принято решение о создании Координационного совета Партнерства (Протокол от 22.12.2010 г. № 5).

03 февраля 2011 года на заседании Президиума Партнерства было утверждено Положение о Координационном совете Некоммерческого партнерства «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (Протокол от 03.02.2011 г. № 01/2011).

Согласно Положению, Координационный совет представляет собой постоянно действующий совещательный орган Партнерства по выработке предложений и рекомендаций, направленных на совершенствование взаимодействия участников грузовых перевозок на железнодорожном транспорте и пользователей услуг, а также снижение рисков операторской деятельности.

В состав Координационного совета Партнерства могут входить:

- представители грузовладельцев;
- представители федеральных органов исполнительной власти;
- представители федеральных органов представительной власти;
- эксперты в сфере железнодорожного транспорта, экономики и права;
- представители отраслевых и профессиональных некоммерческих и общественных организаций;
- представители операторов железнодорожного подвижного состава.

На Координационный совет Партнерство возлагает решение следующих задач:

- подготовка предложений по вопросам взаимодействия с грузовладельцами, со всеми участниками перевозочной деятельности, федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ;
- подготовка предложений по вопросам формирования стратегии

развития Партнерства, улучшения качества услуг, предоставляемых членами Партнерства грузовладельцам;

- подготовка предложений по вопросам устранения внутриотраслевых конфликтов и разногласий между участниками рынка.

#### Организационная структура Координационного совета

На заседании Президиума Партнерства 29 марта 2011 года было принято решение сформировать Координационный совет Партнерства в количестве 9 человек. В состав совещательного органа вошли следующие кандидатуры:

- **Грибановский Игорь Владимирович** – Заместитель генерального директора – Коммерческий директор ОАО «СУЭК»;
- **Кирилленко Виктор Петрович** – Директор по логистике ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат»;
- **Мажукин Виктор Алексеевич** – Президент НП «Объединение вагоностроителей»;
- **Макаров Олег Иванович** – Вице-президент по планированию, логистике и поддержке продаж ЗАО «СИБУР Холдинг»;
- **Маслаков Владимир Владимирович** – Начальник управления по железнодорожному транспорту ОАО «УРАЛКАЛИЙ»;
- **Щербинин Михаил Дмитриевич** – Председатель комиссии по транспорту НП «Консорциум «Русская сталь».

15 ноября 2012 года на очередном заседании Президиума Партнерства (Протокол от 15.11.2012 г. № 11/2012) в состав Координационного совета Партнерства были избраны:

- **Гераскин Вадим Викторович** – Заместитель Генерального директора ООО «Компания «Базовый элемент»;
- **Котенко Роман Алексеевич** – Директор Департамента логистики и транспорта ОАО «НК «Роснефть»;



- **Сапронов Александр Алексеевич** – Вице-президент по логистике ОАО «НЛМК».

В течение 2013 года состав

участников Координационного совета Партнерства был существенно расширен. Так, в январе 2013 года решением Президиума Партнерства в Координационный совет избран президент СРО Ассоциация «Промжелдортранс» Кукушкин Александр Иванович, в апреле – заместитель генерального директора – директор по логистике ОАО «СУЭК» Илатовский Денис Викторович, а в конце ноября – генеральный директор ОАО «Уралкалий» Осипов Дмитрий Васильевич. Таким образом, к концу 2013 года количество действующих членов Координационного Совета увеличилось до 10 человек.

14 февраля 2013 года на должность Председателя Координационного совета был избран член Президиума Партнерства, заместитель генерального директора ООО «Компания «Базовый элемент» Гераскин Вадим Викторович, ответственным секретарем назначен заместитель Исполнительного директора Партнерства Тонких Андрей Викторович.

Также в целях дополнительной проработки вопросов, выносимых на заседание Координационного совета, была создана рабочая группа экспертов. В ее состав вошли:

- **Никитина Мария Анатольевна**, директор департамента

транспорта ЗАО «РУСАЛ Глобал менеджер Б.В.» (руководитель рабочей группы);

- **Золотарев Станислав Владимирович**, руководитель департамента сбыта прочей продукции ООО «УК холдинга РКТМ»;
- **Илатовский Денис Викторович**, директор по логистике ОАО «СУЭК»;
- **Кузнецов Алексей Георгиевич**, вице-президент СРО Ассоциация «Промжелдортранс»;
- **Кузьмичев Алексей Сергеевич**, советник генерального директора ЗАО «РН-Транс»;
- **Маслаков Владимир Владимирович**, начальник управления по железнодорожному транспорту ОАО «Уралкалий»;
- **Назаров Сергей Анатольевич**, руководитель направления «Внешняя логистика» ОАО «НЛМК»;
- **Нарышкин Сергей Юрьевич**, член комиссии по транспорту НП «Русская сталь», советник генерального директора – начальник управления по транспорту ОАО «Северсталь»;
- **Салимов Олег Вахмуратович**, директор департамента логистики ЗАО «СИБУР Холдинг».

#### Работа в 2013 году

В течение 2013 года, согласно утвержденному Плану работы Координа-

ционного совета, участниками был рассмотрен широкий круг вопросов, касающихся деятельности железнодорожного транспорта. Среди наиболее значимых:

- Проект федерального закона 319967-6 «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- «Концепция саморегулирования на железнодорожном транспорте в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом на среднесрочную перспективу (2012-2017 годы)»;
- Коммерческая инфраструктура рынка грузовых железнодорожных перевозок;
- Вопрос о целесообразности сокращения существующей практики продления сроков эксплуатации грузовых вагонов;
- Долгосрочный механизм ограничения конечной цены на услугу по перевозке железнодорожным транспортом груза;
- Предложения ОАО «РЖД» по надделению перевозчика правом на перемещение не принадлежащих ему вагонов, не участвующих в перевозочном процессе с путей общего/необщего пользования без согласия операторов/владельцев;
- Предложения грузовладельцев и операторов по усилению ответ-

ственности перевозчика, владельца инфраструктуры в условиях реализации единого сетевого технологического процесса (ЕСТП).

Все рекомендации, принятые на заседаниях Координационного совета в течение 2013 года, учитывались членами Президиума при принятии ими решений по вышеперечисленным вопросам на заседаниях Президиума Партнерства.

#### О Проекте Федерального закона 319967-6 «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;

Проект Федерального закона 319967-6 был проработан экспертами рабочей группы и затем рассмотрен на заседании Координационного совета. Эксперты внесли свои замечания и предложения к Проекту в части, касающейся:

- замены уведомительного порядка подачи заявок на перевозку грузов на разрешительный;
- обязанности грузоотправителя заменять технически неисправные и (или) непригодные для перевозки конкретного груза вагоны и контейнеры на исправные и права получателя на отказ от приема технически неисправного и (или) непригодного порожнего грузового вагона;
- введения ответственности грузоотправителя за невыполнение принятой заявки и освобождение перевозчика от ответственности за несогласование заявки по причине технической неисправности и (или) непригодности для перевозки конкретного груза подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчику;
- установления платы за время простоя вагонов, контейнеров в ожидании переадресовки по причинам, зависящим от грузоотправителя, и за занятие железнодорожных путей общего пользования железнодорожным



подвижным составом, независимо от его принадлежности.

Координационный совет при рассмотрении Проекта Федерального закона 319967-6 особо отметил предлагаемое законопроектом установление к статье 63 Устава обязанности владельца железнодорожных путей необщего пользования предоставлять возможности подачи, уборки вагонов по его путям за счет контрагента, иного грузоотправителя, грузополучателя и связанные с установлением такой обязанности риски.

Речь идет о рисках злоупотребления перевозчиком своим положением, а также фактического навязывания грузоотправителям услуг по подаче/уборке вагонов на путях необщего пользования при наличии альтернативных предложений со стороны владельца таких путей. Члены Координационного совета отметили несоответствие этого положения законопроекта нормам статьи 209 Гражданского кодекса Российской Федерации и статьи 63 действующей редакции Устава в связи с установлением ограничения на распоряжение собственником принадлежащего ему имущества.

С учетом состоявшегося обсуждения Координационный совет принял решение рекомендовать Президиуму Партнерства рассмотреть вопрос о необходимости обращения в Комитет Государственной Думы по транспорту и Правительство Российской Федерации с предложением доработать Проект закона перед его вынесением на рассмотрение ко второму чтению с учетом имеющихся замечаний и предложений.

С учетом указанных замечаний Президиум Партнерства принял решение направить в Комитет Государственной Думы по транспорту свои предложения по поправкам проекту федерального закона.

**О «Концепции саморегулирования на железнодорожном транспорте в сфере оперирования грузовым подвижным составом на среднесрочную перспективу (2012-2017 годы)»**  
Координационный совет рассмотрел целесообразность объединения в рамках единой саморегулируемой ор-

ганизации (СПО) всех участников рынка услуг железнодорожного транспорта и условия участия субъектов смежных отраслей (например, транспортного машиностроения).

При рассмотрении Концепции члены Совета отметили, что данный документ должен включать такие показатели эффективности работы СПО как «ускорение товародвижения» и «снижение транспортных издержек в экономике». Кроме того, по мнению Совета, в качестве целей, стоящих перед операторами, необходимо указать повышение эффективности управления парками грузовых вагонов и поддержание конкурентоспособной инвестиционной привлекательности своего бизнеса.

Партнерству было рекомендовано внести изменения в Концепцию по результатам обсуждения.

#### **О коммерческой инфраструктуре рынка грузовых железнодорожных перевозок (КИР)**

Члены Координационного совета поддержали предложения Партнерства по формированию коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок. При этом, по мнению Председателя Совета Вадима Гераскина, необходимо ввести администрирование коммерческой инфраструктуры организацией, которая бы включала представителей всех участников рынка перевозок на паритетных условиях.

Совет рекомендовал Президиуму Партнерства одобрить предложения с учетом необходимости дополнительной проработки критериев социально-значимых перевозок грузов и механизмов обеспечения объективной работы торговых систем в рамках коммерческой инфраструктуры рынка, исключая возможность использования таких систем в интересах отдельных субъектов рынка.

#### **О целесообразности сокращения существующей практики продления сроков эксплуатации грузовых вагонов**

Принимая решение о прекращении существующей практики продления

срока эксплуатации грузовых вагонов, по мнению членов Координационного совета, необходимо учитывать следующие риски:

- нарастание дефицита грузовых вагонов;
- рост спроса и увеличение производителей цен на грузовые вагоны, снижение качества их производства;
- рост стоимости услуг операторов железнодорожного подвижного состава;
- стагнация процесса внедрения новых технических решений из-за отсутствия стимулирующих мер по разработке и внедрению грузовых вагонов с улучшенными технико-экономическими характеристиками.

Также членами Координационного совета было отмечено, что решая вопрос о координации сроков введения новой системы продления срока службы с возможностями предприятий транспортного машиностроения, касающихся внедрения инновационных грузовых вагонов, необходимо учитывать следующие обстоятельства:

- в условиях рыночной экономики наибольшим спросом будет пользоваться продукция, обладающая лучшими потребительскими свойствами (увеличенная грузоподъемность, экономичность в использовании и прочее);
- при разработке и внедрении новой железнодорожной техники требуется проводить исследования по определению воздействия внедряемой продукции на инфраструктуру железнодорожного транспорта, соотношения с возможностями существующих погрузочно-разгрузочных устройств.

Члены Координационного совета согласились с тем, что прекращение существующей практики продления срока эксплуатации грузовых вагонов является преждевременным.

#### **О долгосрочном механизме ограничения конечной цены на услугу**

#### **по перевозке железнодорожным транспортом груза**

Координационным советом была рассмотрена разработанная Федеральной службой по тарифам (ФСТ) Методика расчета размера экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при определении долгосрочных индексов изменения тарифов, сборов и платы на услуги по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках.

В документе представлен новый метод регулирования тарифов на услуги по перевозке грузов, который базируется на уровне доходности на инвестиционный капитал и позволяет варьировать уровень тарифа в зависимости от реализации стратегий развития субъекта естественной монополии.

Координационный совет отметил, что Методика требует существенной доработки, поскольку данный документ, несмотря на введение нового метода регулирования тарифов, не увязан с ростом/снижением уровня эффективности работы субъекта естественной монополии с точки зрения обеспечения качества, доступности и безопасности оказываемых услуг.

Президиуму Партнерства было рекомендовано рассмотреть вопрос о влиянии развития конкуренции в перевозочной сфере на уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта и эффективность его работы.

#### **О наделении перевозчика правом на перемещение не принадлежащих ему вагонов, не участвующих в перевозочном процессе, с путей общего/необщего пользования без согласия операторов/владельцев**

Членам Координационного совета была представлена проведенная Партнерством оценка рисков при наделении перевозчика правом на перемещение не принадлежащих ему вагонов, не участвующих в перевозочном процессе, с путей общего/необщего пользования без согласия операторов/владельцев.

В частности, экспертами Партнерства были указаны следующие риски:

- риск злоупотребления монопольными полномочиями перевозчика в пользу одних владельцев вагонов в ущерб другим (возможен при определении владельцем инфраструктуры очередности перемещения вагонов тех или иных собственников);
- неправомерное перемещение и отстой за счет оператора;
- невозможность определения и планирования расходов оператора и судебная перспектива по причине безакцептного списания ОАО «РЖД» денежных средств с лицевого счета оператора;
- убытки сохранности вагона;
- конфликт норм действующего законодательства (Устава), регулирующего взаимоотношения сторон договора перевозки и решения о перемещении вагонов владельцем инфраструктуры, отсутствие у оператора правовых оснований для взыскания ущерба;
- нарушение системы планирования и логистики оператора.

Также были перечислены пути снижения рисков и условия предоставления ОАО «РЖД» прав по самостоятельному перемещению вагонов операторов в рамках оказания услуг по временному размещению подвижного состава после выгрузки. В частности, предложено обеспечить доступ операторов к электронному документообороту, зафиксировать предельно четкие основания для перемещения вагонов оператора, установить процедуру и сроки уведомления операторов, а также льготные тарифы на отстой вагонов и предоставить возможность оперативного направления вагона на новую станцию назначения. Координационный совет согласился с оценкой рисков, а также предложениями по их снижению.

#### **О предложениях грузовладельцев и операторов по усилению ответственности перевозчика,**

#### **владельца инфраструктуры в условиях реализации единого сетевого технологического процесса (ЕСТП)**

Данный вопрос перед вынесением на общее обсуждение рассматривался рабочей группой экспертов Координационного совета. Эксперты пришли к выводу, что необходимо дополнительно проработать вопрос об усилении ответственности перевозчика по следующим обязательствам:

- соблюдение сроков доставки;
- выполнение условий заявки на перевозку грузов по причинам, зависящим от перевозчика;
- необоснованный отказ в согласовании заявки на перевозку грузов, в том числе повышение прозрачности критериев принятия решений об отказе в согласовании заявки.

Предложения по усилению ответственности перевозчика в условиях реализации ЕСТП отправлены на доработку.

#### **План работы Координационного совета в I полугодии 2014 года**


В Плане работы Координационного совета на первое полугодие 2014 года намечены следующие темы:

Разработка предложений по ключевым показателям эффективности (KPI) работы саморегулируемой организации на железнодорожном транспорте в сфере оперирования грузовым подвижным составом;

Предложения грузовладельцев по разработке Концепции формирования института частных перевозчиков;

Разработка методических рекомендаций по подготовке, проведению и оформлению результатов комплексной оценки эффективности инвестиционных проектов компаниями, их реализующими с целью последующего общественного обсуждения, проведения стратегического анализа, технологического и ценового аудита, поддержки принятия инвестиционных и регуляторных решений с использованием методологии оценки полных выгод и затрат проекта (cost-benefit анализ).



A photograph of a toy train engine on a track. The train is positioned on the left side of the frame, facing right. The track is made of metal rails and wooden ties, with gravel ballast visible. The background is a blurred outdoor scene with green foliage. A large, white, teardrop-shaped graphic is overlaid on the right side of the image, pointing towards the top right corner.

Информационно-  
аналитический центр  
Партнерства



**И**нформационно-аналитический центр Партнерства был создан решением Президиума Партнерства 1 декабря 2011 года (протокол № 3/2011). Основной задачей Центра является формирование на базе Партнерства единой информационно-аналитической системы, позволяющей накапливать и обобщать информацию и знания для реализации различных регулярных и разовых продуктов Партнерства, в том числе для PR, GR и IR целей.

Комплекс знаний и опыта представителей операторов-членов Партнерства позволили сформировать единое информационное отраслевое пространство для операторов. Результаты работы Центра являются значимым средством при формировании аргументированной позиции представителей Партнерства во взаимодействии с участниками рынка перевозок.

Проект по публикации информационно-аналитических индикаторов, отражающих состояние рынка железнодорожных перевозок, показал свою эффективность: индекс средней арендной ставки на вагон и уровень транспортной составляющей в цене груза регулярно появляются во внешних источниках (СМИ, комментарии участников рынка и т.д.). Показатели деятельности железнодорожного транспорта, регулярно публикуемые ОАО «РЖД» и Росстатом являются ключевыми для отрасли. Однако только с их помощью невозможно оценить изменения, происходящие на рынке грузовых железнодорожных перевозок. Публикуемые Партнерством индикаторы наглядно демонстрируют, как изменения на российском и мировых товарных рынках влияют на показатели рынка грузовых железнодорожных перевозок.

Индекс средней арендной ставки на железнодорожный подвижной состав показывает изменение индекса арендной ставки подвижного состава по сравнению с другими промышленными показателями, в частности:

- динамика изменения стоимости вагонов,
- темп роста цен в промышленности,
- цена нового вагона.

На основании этого индикатора можно всегда увидеть основные факторы, влияющие на стоимость предоставления подвижного состава в заданный период. Следующий индикатор показывает долю и структуру транспортных затрат грузоотправителей и ее уровень в конечной цене груза. Индикатор доказывает, что ставка на предоставление вагона под перевозку составляет незначительную часть транспортных расходов и зависит в большей степени от конъюнктуры товарных рынков.

В 2013 году эксперты Центра продолжили работу по сбору и анализу информации, поступающей в Партнерство от компаний-участников в рамках реализации положений приказа Минтранса России «Об утверждении Положения о порядке мониторинга обеспечения железнодорожным подвижным составом грузовладельцев и использования железнодорожного подвижного состава участниками перевозочного процесса», и последующей реализации пунктов соответствующего приказа.

Приказ Минтранса от 5 мая 2012 года №136 «Об утверждении Положения о порядке мониторинга обеспечения железнодорожным подвижным составом грузовладельцев и использования железнодорожного подвижного состава участниками перевозочного процесса» (далее - Приказ) принят в соответствии с п. 8 Постановления Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2011 г. № 1051 «О порядке привлечения ОАО «РЖД» железнодорожного подвижного состава для перевозок грузов и об установлении особого порядка ценообразования на перевозки грузов в указанном подвижном составе».

В Приказе предусматривается предоставление через саморегу-

лируемую организацию следующих данных:

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

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

В целях исполнения Приказа единые форматы предоставления информации были утверждены на Президиуме Партнерства и разосланы всем его участникам. По итогам III квартала 2012 года информация была предоставлена только 7 компаниями из 32-х, по итогам IV квартала 2013 года информацию предоставили уже 11 компаний, что составило более 50% рынка по показателю парка подвижного состава в собственности компаний.

Президиум Партнерства (протокол № 01/2013 от 30 января 2013 г.), рассмотрев вопрос об исполнении положений приказа Минтранса о мониторинге, указал на обязательность норм приказа и рекомендовал членам Партнерства предоставлять информацию по формам, предложенным экспертами центра не позднее 20-го числа месяца, следующего за отчетным.

Эксперты Информационно-аналитического центра предоставляют статистическую и аналитическую информацию для аргументации



позиции Партнерства при взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти и другими участниками рынка. Также работа экспертов Центра развивается и в рамках взаимодействия с рабочими группами Партнерства. Систематически готовятся презентационные материалы и статистические данные, которые позволяют представить позицию Партнерства по возникающим вопросам.

В частности, эксперты Центра работали над аналитическими материалами в рамках следующих проектов:

- модели обеспечения перевозок социально-значимых грузов;
- создание коммерческой инфраструктуры рынка;

- анализ проблем рынка грузовых железнодорожных перевозок и меры по повышению эффективности;
- взаимодействие Партнерства с федеральными органами исполнительной власти в части введения института локальных перевозчиков на сети российских железных дорог.

Данные Информационно-аналитического центра позволили привлечь внимание СМИ на вопросы развития рынка предоставления порожнего подвижного состава. В Партнерство на регулярной основе поступают запросы журналистов по предоставлению аргументированной

аналитической информации о деятельности операторов. Информация, предоставляемая Информационно-аналитическим центром, позволила усилить позицию Партнерства в публичном диалоге за счет предоставления открытой, верифицируемой статистической информации. В частности, при подготовке двух выпусков специализированных приложений к газете «Коммерсант» - «Грузовой железнодорожный транспорт» в апреле 2013 года и к газете «РБК Daily» в декабре 2012 года аналитические материалы, отражающие реальную структуру операторского рынка, были подготовлены специалистами Центра.



## Деятельность рабочих групп Партнерства в 2013 году

Рабочая группа по разработке изменений в отраслевое законодательство, правила перевозок грузов и иные нормативно-правовые акты железнодорожного транспорта и Совместная с ОАО «РЖД» и государственными органами Рабочая группа по внесению в ФЗ «Устав железнодорожного транспорта» и ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» изменений, отражающих реальную структуру участников рынка грузовых перевозок

Рабочая группа по разработке концепции локальных перевозчиков в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в Российской Федерации

Совместная с ОАО «РЖД» и государственными органами Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования

Совместная с ОАО «РЖД» Рабочая группа по эксплуатационным вопросам

Рабочая группа по выработке и координированию информационной политики Партнерства

Совместная с ОАО «РЖД» и государственными органами Рабочая группа по разработке технологической модели работы информационно-торговой площадки грузовых вагонов

Рабочая группа по реализации мероприятий по созданию эффективной технологии управления вагонным парком и совместная с ОАО «РЖД» Рабочая группа по совершенствованию системы управления частными вагонными парками



Рабочая группа является коллегиальным постоянно действующим либо специально созданным для реализации конкретной цели консультативно-совещательным органом Президиума Партнерства, образованным в целях углубленной проработки вопросов, входящих в компетенцию Партнерства и подготовки материалов для органов Партнерства. Порядок создания и деятельности рабочих групп Партнерства регламентирован Положением о Рабочих группах при Президиуме Партнерства, утвержденным решением Президиума Партнерства 27 ноября 2009 года (протокол № 6/2009) с изменениями от 14 сентября 2010 года (протокол № 11/2010).

На заседании Президиума 17 июля 2013 года была рассмотрена структура рабочих групп Партнерства, и приняты следующие решения (протокол №07/2013 от 17.07.2013 г.):

- в связи с достижением цели создания – внесение 20 апреля 2011 года сведений о Партнерстве в государственный реестр саморегулируемых организаций – завершить деятельность рабочей группы при Президиуме Партнерства по разработке регламентов и стандартов по имущественной ответственности членов Партнерства, необходимых для включения Партнерства в реестр саморегулируемых организаций.
- в связи с отсутствием актуальности завершить деятельность рабочей группы при Президиуме Партнерства по разработке механизмов защиты имущественных интересов участников перевозочного процесса.
- в связи с формированием устойчивого профицита подвижного состава и, как следствие, потерей актуальности завершить деятельность совместной рабочей группы с ОАО «РЖД» и ОПОРОЙ РОССИИ.

На заседании Президиума Партнерства 13 ноября 2013 года был

рассмотрен вопрос о необходимости создания рабочей группы для выработки стратегии развития Партнерства на среднесрочный трехлетний период в условиях отсутствия законодательного закрепления обязательного участия операторов железнодорожного подвижного состава в единой саморегулируемой организации. По итогам были приняты решения:

1. Создать Рабочую группу при Президиуме Партнерства по разработке стратегии развития Партнерства на среднесрочный трехлетний период в условиях отсутствия обязательного участия операторских компаний в саморегулируемой организации.
2. Определить в качестве цели создания Рабочей группы разработку стратегии развития Партнерства, направленной на создание инструментов повышения роли Партнерства в общественной, политической и экономической деятельности в области железнодорожного транспорта.
3. Реализация стратегии развития Партнерства планируется на период до вступления в действие изменений об обязательном участии операторских компаний в единой саморегулируемой организации в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 года № 17-ФЗ и Федеральный закон от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».
4. При создании стратегии необходимо обратить особое внимание на использование имеющихся инструментов повышения роли Партнерства в общественной, политической и экономической деятельности в области железнодорожного транспорта;
5. Характер деятельности: на постоянной основе.

6. Количество членов Рабочей группы: 8-10 человек.
7. Назначить Куратором созданной Рабочей группы Члена Президиума Партнерства Мальцева С. В. и поручить сформировать персональный состав Рабочей группы.

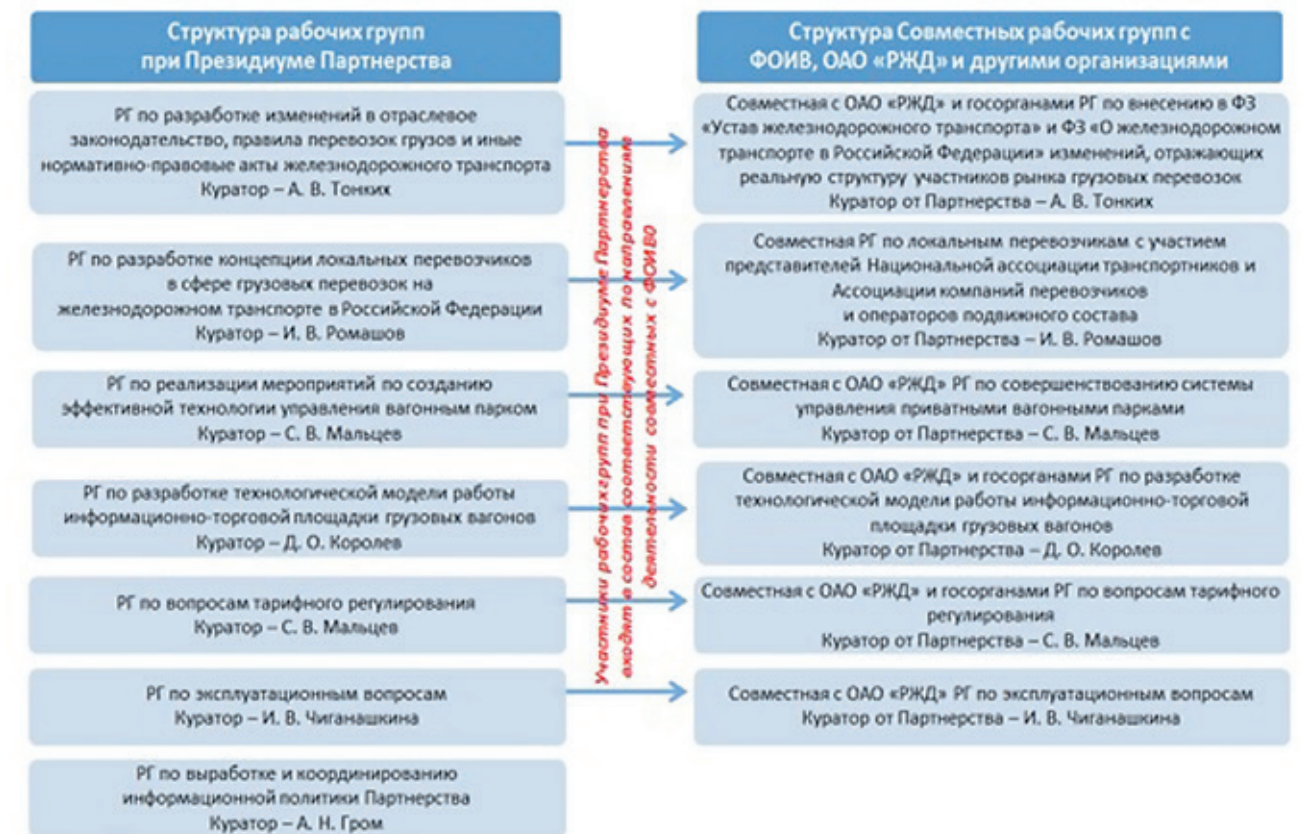
**Рабочая группа по разработке изменений в отраслевое законодательство, правила перевозок грузов и иные нормативно-правовые акты железнодорожного транспорта и Совместная с ОАО «РЖД» и государственными органами Рабочая группа по внесению в ФЗ «Устав железнодорожного транспорта в Российской Федерации» изменений, отражающих реальную структуру участников рынка грузовых перевозок.**

Рабочая группа по разработке изменений в отраслевое законодательство, правила перевозок грузов и иные нормативно-правовые акты железнодорожного транспорта (далее – Рабочая группа по законодательству) и совместная с ФОИВ и ОАО «РЖД» Рабочая группа по внесению в ФЗ «Устав железнодорожного транспорта в Российской Федерации» изменений, отражающих реальную структуру участников рынка грузовых перевозок (далее – «совместная Рабочая группа по отраслевому законодательству») были созданы решением Президиума Партнерства 27 ноября 2009 года (протокол № 6/2009).

15 ноября 2012 года (протокол Президиума Партнерства № 11/2012) Куратором Рабочей группы по законодательству и Куратором со стороны Партнерства совместной Рабочей группы по отраслевому законодательству, назначен заместитель Исполнительного директора Партнерства Тонких А. В.

В 2013 году деятельность совместной Рабочей группы по отраслевому законодательству продолжилась в формате рабочих совещаний на

## Структура рабочих групп Партнерства



площадках Минтранса России и ОАО «РЖД» для согласования позиций Партнерства и железнодорожной монополии по отдельным вопросам проекта «точечных» изменений в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации.

Основными направлениями деятельности Рабочей группы по законодательству в 2013 году являлись:

- подготовка экспертного мнения и предложений по проекту «точечных» изменений в Федеральный закон № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (законопроект

№ 319967-6), в том числе при обсуждении ФОИВ и общественностью вопросов саморегулирования;

- разработка проекта комплексных изменений в Федеральный закон № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», отражающих права и обязанности операторов подвижного состава как участников перевозочного процесса;
- подготовка экспертного мнения по вопросам правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, их прав и обязанностей, а также принципов и порядка их взаимодей-

ствия с перевозчиками и иными участниками перевозочного процесса;

- подготовка экспертного мнения и предложений по вопросам совершенствования Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, в том числе в части перевозок порожних вагонов, включая вопросы изменения правового регулирования сроков доставки грузов, порожних вагонов железнодорожным транспортом; правил переадресовки грузов и порожних вагонов, приема грузов, оформления по одной накладной и пр.;
- мониторинг применения и разработка предложений по



внесению изменений в приказ Минтранса России от 03.10.2011 г. № 258 «О внесении изменений в некоторые акты Министерства путей сообщения Российской Федерации» (далее – приказ № 258);

- оценка и подготовка предложений по реализации разработанного ОАО «РЖД» Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок (далее – ЕСТП);
- оценка моделей и подготовка предложений по вопросам регулирования рынка оперирования железнодорожным подвижным составом, включая нормативные акты Правительства Российской Федерации, регулирующие условия привлечения вагонного парка ОАО «РЖД»;
- подготовка предложений по внесению иных изменений в проекты нормативно-правовых актов в области железнодорожного транспорта Российской Федерации.

За 2013 год Рабочей группой по законодательству было проведено 9 заседаний, в том числе некоторые вопросы были рассмотрены совместно с Рабочей группой по реализации мероприятий по созданию эффективной технологии управления вагонным парком (далее – Рабочая группа по управлению вагонным парком), с Рабочей группой по технологическим и техническим вопросам эксплуатации вагонного парка (далее – Рабочая группа по эксплуатационным вопросам) и совместно с представителями Рабочей группы по разработке концепции локальных перевозчиков в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в РФ (далее – Рабочая группа по локальным перевозчикам).

Представители Рабочей группы по законодательству принимали активное участие в совещаниях, организованных Минтрансом России; Комитетом Государственной Думы по транспорту, в том числе Координаци-

онным советом по оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков при Комитете Государственной Думы по транспорту.

На заседаниях Рабочей группы по законодательству были рассмотрены следующие документы:

- проект «точечных» изменений к федеральным законам «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» № 17-ФЗ и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» № 18-ФЗ;
- проекты приказов Минтранса России о внесении изменений в некоторые Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом в части совершенствования перевозок порожних вагонов;
- Единый сетевой технологический процесс железнодорожных грузовых перевозок;
- проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в Правила перевозок грузов в поездах, сформированных из локомотивов и вагонов, принадлежащих на праве собственности или ином праве грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим и физическим лицам, не являющимся перевозчиками на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом Минтранса России от 22.10.2007 г. № 150;
- проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки на перевозку грузов, утвержденный приказом Минтранса России от 06.09.2010 № 192;
- ряд других документов.

Одним из наиболее обсуждаемых в 2013 году вопросов стал вопрос регулирования рынка оперирования



железнодорожным подвижным составом. В начале года Рабочей группой были рассмотрены темы:

- «О модели регулирования рынка оперирования железнодорожным подвижным составом путем определения оптимального количества железнодорожного подвижного состава, находящегося на сети железных дорог»;
- «О предложениях Партнерства по внесению изменений, регулирующих предоставление владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта

общего пользования/ перевозчику права на перемещение не принадлежащих ему вагонов, не участвующих в перевозочном процессе, с путей необщего/ общего пользования без согласия операторов/ владельцев, в отраслевое законодательство».

На двух первых заседаниях Рабочей группы по законодательству участники обсудили варианты определения оптимального количества железнодорожного подвижного состава; предложения по нормативно-правовому обеспечению модели регу-

лирования оперирования подвижным составом; модель добровольной отставки вагонов, не участвующих в перевозочном процессе, от движения в целях оптимизации количества железнодорожного подвижного состава (на основе договора на отстой вагонов); риски надления ОАО «РЖД» правом на перемещение не принадлежащих ему вагонов, не участвующих в перевозочном процессе, с путей необщего/ общего пользования без согласия операторов/ владельцев, в отраслевое законодательство и форму типового договора на отстой вагонов на инфраструктуре ОАО «РЖД» Президи-

Рабочей группы были представлены Президиуму Партнерства.

По вопросу «Внесения изменений, регулирующих предоставление владельцу инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования/ перевозчику права на перемещение не принадлежащих ему вагонов, не участвующих в перевозочном процессе, с путей необщего/ общего пользования без согласия операторов/ владельцев, в отраслевое законодательство и форму типового договора на отстой вагонов на инфраструктуре ОАО «РЖД» Президи-



уму Партнерства была представлена оценка рисков надления ОАО «РЖД» правом на перемещение вагонов. Конкурентным и коррупционным, финансовым, правовым, логистическим рискам была присвоена высокая степень риска, имущественным – средняя степень риска на текущий момент Президиум Партнерства согласился с представленной Рабочей группой оценкой рисков и посчитал целесообразным апробировать в 2013 году механизм взаимодействия операторов с ОАО «РЖД» на основе индивидуальных договоров.

К проблеме регулирования общего количества подвижного состава на сети железных дорог рабочая группа по законодательству вернулась в апреле 2013 года. Члены Рабочей группы выделили следующие группы риска введения ограничений на курсирование вагонов:

- конкурентные и коррупционные, высокая степень риска;
- финансовые и инвестиционные, высокая степень риска;
- имущественные, средняя степень риска;
- правовые, логистические и организационные, высокая степень риска.

Рабочая группа рассмотрела возможные пути снижения рисков. Результаты работы направлены в Рабочую группу по управлению вагонным парком с предложением рассмотреть вопрос регулирования общего количества подвижного состава отдельно по каждому типу вагонов в части формирования механизма реализации задачи. Полученные результаты изложены в разделе годового отчета по Рабочей группе по управлению вагонным парком.

При повторном рассмотрении мероприятий по ограничению количества подвижного состава на инфраструктуре общего пользования в августе 2013 года была признана актуальной оценка рисков введения сетевых ограничений, одобренная в апреле 2013 года. Президиум Партнерства признал целесообразной

дальнейшую проработку вопроса разработки регуляторного механизма количества подвижного состава, находящегося в обращении на инфраструктуре общего пользования. Соответствующее обращение о необходимости разработки комплекса мер, обеспечивающих баланс подвижного состава, было направлено в адрес Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А.В.

Еще одним активно прорабатываемым вопросом 2013 года стала тема комплексных изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Рабочая группа обсуждала действующую редакцию закона, анализировала стадии перевозочного процесса, определяла роль и место операторов при перевозках грузов и собственных порожних вагонов. По итогам обсуждения текст был откорректирован в соответствии со сложившейся на железнодорожном транспорте системой взаимоотношений участников перевозок. Целью данной работы являлось формирование итогового мнения по необходимым изменениям основных положений закона, отражающего интересы и роль операторов в перевозочном процессе. Полученные результаты (рабочая редакция статей закона) планируются к использованию при работе над комплексными изменениями в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, а так же при работе над другими нормативно-правовыми актами в области железнодорожного транспорта. Работа над комплексными изменениями продолжится и в 2014 году.

В 2013 году получила развитие тема разработки стандартов Партнерства как саморегулируемой организации, необходимых для внедрения моделей взаимодействия операторов железнодорожного подвижного состава для обеспечения потребностей в перевозках социально-значимых грузов. Проект технического задания на выполнение научно-исследовательских работ по теме: «Разработка



проекта документа саморегулируемой организации некоммерческого партнерства «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава», устанавливающего требования к предпринимательской деятельности членов саморегулируемой организации по обеспечению железнодорожным подвижным составом социально-значимых перевозок грузов» (далее – проект ТЗ), созданный и одобренный членами Рабочей группы по законодательству, был рассмотрен на Президиуме Партнерства. Президиум Партнерства посчитал целесообразным доработать данный вопрос с учетом необходимости разработки универсального механизма, направленного на гарантированное обеспечение железнодорожным подвижным составом перевозок грузов. Во втором

возчика (ОАО «РЖД») может быть отнесено к числу оснований для отказа в приеме заявки на перевозку груза в связи с невозможностью оказания услуги при отсутствии технических и технологических возможностей осуществления перевозки, и отметила, что перевозчик обязан удовлетворять представленные заявки грузоотправителей при наличии инвентарного/привлеченного парка. Далее вопрос был рассмотрен Президиумом Партнерства, который согласился с мнением Рабочей группы по законодательству. Итоговая позиция Партнерства была направлена в Минтранс России.

На том же заседании рассматривались результаты мониторинга применения приказа № 258 в 1 квартале 2013 года. Были зафиксированы следующие негативные факторы:

- сложность в администрировании процесса согласования уведомлений на перевозку порожнего вагона (увеличение объема поданных уведомлений в 2,5 раза);
- несоблюдение ОАО «РЖД» установленных приказом сроков согласования уведомлений, повлекших простои вагонов и дополнительные расходы операторов;
- рост количества отказов в согласовании уведомлений (на 34% по сравнению с прошлым годом) без мотивированного обоснования, в том числе при введении ОАО «РЖД» логистического контроля;
- недостаточное информационное оповещение операторов о планируемых и вводимых ограничениях движения ОАО «РЖД».

Рабочая группа отметила необходимость более активного участия членов рабочей группы по законодательству в предоставлении данных для проведения мониторинга применения приказа № 258.

Во втором полугодии 2013 года по запросу Минтранса России в Рабочей группе по законодательству рассматривался вопрос пролонгации срока

полугодия 2013 года Рабочая группа по законодательству представила Президиуму доработанный проект ТЗ. Актуальность работы снизилась в связи с наличием профицита отдельных видов подвижного состава.

В марте - апреле 2013 года группа обсуждала вопросы формирования коммерческой инфраструктуры рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава и типовые формы договоров для обращения на коммерческой инфраструктуре. По результатам обсуждения проекты типовых форм документов для обращения на коммерческой инфраструктуре были одобрены.

Для выполнения пункта 4 Плана мероприятий по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года «Мониторинг практической

реализации технологий управления парком на основе новых Правил, включая планирование порожних рейсов и организацию вагонопотоков с участием операторов» на Рабочей группе рассматривался проект анкеты для целей мониторинга применения приказа № 258. Представленная форма в целом была одобрена.

В мае 2013 года Рабочей группой рассматривались предложения ОАО «РЖД» о внесении изменений в Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки на перевозку грузов, утвержденный приказом Минтранса России от 06.09.2010 № 192. Рабочая группа согласилась, что отсутствие вагонного парка пере-



действия абзаца 9 подпункта 8 пункта 2 приложения к приказу № 258 до 31.12.2014 года.

По результатам опроса мнений участников Партнерства поступило 11 комментариев, за пролонгацию выше названного положения приказа № 258 высказалось 7 компаний. В итоге на Рабочей группе по законодательству решили поддержать пролонгацию выше названных положений приказа № 258 в связи с системообразующим характером правовой нормы для формирования адресной технологии перевозки порожних вагонов. Члены Президиума Партнерства, рассмотрев этот вопрос на очередном заседании Президиума, поддержали продление срока действия упомянутой нормы до 31.12.2014 г. Итоговая Позиция Партнерства была направлена в Минтранс России.

На протяжении нескольких заседаний велась работа над проектами актов по порядку служебного расследования и учета транспортных происшествий. Рабочая группа по законодательству сформировала и направила в Рабочую группу по эксплуатационным вопросам итоговую позицию по проектам приказа Минтранса России «О внесении изменений в Положение о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий, утвержденное приказом Минтранса России от 25.12.2006 г. № 163» и федерального закона «О внесении изменений в статью 21 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», направленных на совершенствование действующего порядка служебного расследования транспортных происшествий.

Члены Рабочей группы по законодательству отметили, что установление виновности и принятие решения об ответственности за допущенные транспортные происшествия, а также классификация транспортных происшествий не относятся к предмету



правового регулирования приказа Минтранса России от 25.12.2006 г. № 163. В целях повышения объективности проводимых расследований целесообразно внести изменения в акт формы ВУ-25 при подготовке комплексных изменений в приказ Минтранса России от 25.12.2006 г. № 163. Дальнейшая работа по проектам велась в рабочей группе по эксплуатационным вопросам.

Продолжилась работа по анализу и выработке предложений по реализации отдельных положений ЕСТП. Рабочая группа по законодательству рассмотрела основные этапы внедрения ЕСТП и одобрила подход по нормативному закреплению следующих существенных элементов ЕСТП:

1. Внесение изменений в Федеральный закон № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в части:
  - введения порядка согласования заявки формы ГУ-12 оператором железнодорожного подвижного состава;
  - обязательств участников перевозочного процесса по дискретному планированию перевозок грузов и порожних вагонов;
  - введения ответственности

отправителя и перевозчика за соблюдение планов перевозок;

- права перевозчика на передислокацию вагонов;
- расширение полномочий Минтранса России по разработке и утверждению правил и форм документов по вопросам планирования перевозок, а также правил отстоя вагонов на инфраструктуре общего пользования.

2. Внесение изменений в Правила подачи заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом в части изменений правил подачи заявок на перевозку грузов.
3. Разработка нормативного акта/правил по вопросам планирования перевозок порожних вагонов.
4. Разработка нормативного акта по вопросам отстоя вагонов на инфраструктуре общего пользования.
5. Внесение изменений в Правила переадресовки грузов на железнодорожном транспорте в части внесения изменений по порядку переадресовки грузов и порожних вагонов.

Позиция Рабочей группы по законодательству была направлена в рабо-

чую группу по технологии управления вагонным парком для дальнейшего обсуждения функциональных этапов внедрения ЕСТП.

Одной из ключевых тем прошлого года стали «точечные» изменения в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации и в федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (в настоящее время - законопроект № 319967-6 «О внесении проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», далее - законопроект). Законопроект в Партнерстве рассматривался в 2009 – 2012 годах в рамках деятельности Рабочей группы по законодательству, а также в рамках совместной с ФОИВ и ОАО «РЖД» Рабочей группы по внесению в «Устав железнодорожного транспорта» и ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» изменений, отражающих реальную структуру участников рынка грузовых перевозок. Часть вопросов, которые впоследствии вошли в законопроект, изначально прорабатывались в Рабочей группе по разработке проекта постановления Правительства РФ «Об основах правового регулирования деятельности операторов» и Рабочей группе по разработке проекта Правил перевозок частных порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику.

22 июля 2013 года законопроект из Правительства Российской Федерации поступил в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации (далее – ГД ФС РФ). Законопроекту присвоен номер 319967-6. Ответственный комитет – Комитет ГД по транспорту, профильный комитет – Комитет ГД по транспорту.

13 августа 2013 года на заседании Рабочей группы по законодательству был рассмотрен отдельный вопрос законопроекта – внесение изменений в статью 39 Устава желез-

нодорожного транспорта Российской Федерации (далее – Устав) в части взимания платы за простой вагонов на путях общего пользования в перевозочном процессе. Членами группы был составлен перечень случаев простоя вагонов на путях общего пользования в перевозочном процессе, данный перечень был так же направлен для экспертной оценки в рабочую группу по управлению вагонным парком. По результатам обсуждения данного вопроса в двух рабочих группах пришли к выводу, что в случае правильно оформленных перевозочных документов на перевозку порожних вагонов риски операторов железнодорожного подвижного состава по возникновению платы за простой вагонов на путях общего пользования минимальны. Также отметили, что по аналогии с действующей редакцией ст. 39 Устава в части взимания платы за пользование вагонами за время простоя вагонов в пути следования по причинам, зависящим от грузоотправителя (отправителя), плата за предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава в перевозочном процессе должна взиматься только при условии, что задержка вагонов в перевозочном процессе привела к нарушению сроков доставки грузов, собственных порожних вагонов.

21 октября 2013 года позиция Партнерства по уточнению законопроекта в части статьи 39 Устава была направлена в Комитет ГД по транспорту.

25 октября 2013 года на заседании Рабочей группы по законодательству рассматривался законопроект в части уточнения порядка перевозки порожнего подвижного состава и вопросов нахождения порожнего подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта. По результатам обсуждения и предоставления письменных мнений экспертов Рабочей группы по тексту законопроекта был составлен проект поправок в законопроект.

12 ноября 2013 года в ГД ФС РФ было принято решение о принятии законопроекта в первом чтении (постановление ГД №3151-6 ГД). Президиум Партнерства совместно с Рабочей группой по законодательству продолжили работу над текстом законопроекта для предоставления итогового мнения Партнерства ко второму чтению законопроекта ГД ФС РФ в 2014 году.

По результатам обсуждения, прошедшего 13 ноября и 2 декабря 2013 г. при участии членов Рабочей группы по законодательству и представителей Координационного совета Партнерства, членами Президиума Партнерства была согласована итоговая позиция Партнерства. Итоговая таблица поправок в законопроект № 319967-6 была направлена в Комитет ГД по транспорту. Работа над законопроектом продолжена в 2014 году.

В октябре 2013 году Рабочая группа рассматривала обращение Минэкономразвития России по вопросу разработки федерального закона, обеспечивающего закрепление обязательного страхования гражданской ответственности заводов-изготовителей подвижного состава и вагонных ремонтных компаний при изготовлении и ремонте подвижного состава, а также гражданской ответственности владельцев подвижного состава при эксплуатации подвижного состава за причинение вреда третьим лицам.

Члены Рабочей группы отметили, что введение положений об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев подвижного состава при эксплуатации подвижного состава с продленным сроком службы устанавливает новые экономические барьеры для владельцев «старого» парка, но не может оказать значительного влияния на обеспечение безопасности железнодорожного транспорта; а также, что установление ответственности (вины) за причинение ущерба третьим лицам возможно исключительно на основании судебного решения. Данная позиция была доложена представителями



Партнерства на рабочих совещаниях по данному вопросу в Минэкономразвития России и ОАО «РЖД».

Кроме перечисленных выше проектов нормативно-правовых актов в 2013 году в рамках деятельности Рабочей группы по законодательству были рассмотрены и направлены в Минтранс России предложения по следующим проектам документов:

- проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках»;
- проект приказа Минтранса России «Об утверждении Правил переадресовки грузов на железнодорожном транспорте»;
- проект приказа Минтранса России «Об утверждении Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом насыпью и навалом»;
- проект приказа Минтранса России «Об утверждении Перечня грузов, которые могут перевозиться железнодорожным транспортом насыпью и навалом»;
- проект приказа Минтранса России «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов»;
- проект приказа Минтранса России «Об утверждении Правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте»;
- проект приказа Минтранса России «Об утверждении Правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом»;
- проект приказа Минтранса России «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом группами вагонов по одной накладной»;
- проект приказа Минтранса России «Об утверждении Правил



исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом»;

- проект приказа Минтранса России «Об утверждении Правил приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом»;
- проект приказа Минтранса России «Об утверждении Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом».

Совершенствование существующей нормативно-правовой базы позволит операторам и другим участникам перевозочного процесса более быстро и гибко реагировать на ситуации, возникающие на сети. При этом в существующих условиях переадресовка вагонов в пути следования может стать опорной технологией перевозок порожних вагонов. Именно поэтому, большое внимание уделяется

проекту приказа Минтранса России «Об утверждении Правил переадресовки грузов на железнодорожном транспорте». Совместная с Минтрансом России и ОАО «РЖД» работа над текстом правил продолжилась в 2014 году.

С учетом всего выше сказанного, основными направлениями деятельности Рабочей группы по законодательству на 2014 год являются:

- продолжение работы над «точечными» и комплексными изменениями в отраслевые законы;
- работа над Правилами перевозки грузов (и порожних вагонов) на железнодорожном транспорте;
- анализ, экспертная оценка и разработка предложений Партнерства по всем актуальным темам правового и нормативного обеспечения деятельности отрасли.

На рассмотрение рабочей группы выносились позиции ОАО «РЖД», Минэкономразвития, Минтранса, дополнительно оценивалась и анализировалась позиция ФСТ, Минпромторга и иных органов и организаций.

Отдельно и в совокупности рассматривались следующие вопросы:

- перспективность для отрасли, государства и инфраструктуры развития реформы через создание конкурентной среды в перевозочной деятельности
  - экономический эффект для участников перевозочного процесса частных локомотивов
  - оценка состояния парка тягового подвижного состава у ОАО «РЖД» и перспективы производства и воспроизводства парка
  - риски нехватки тягового подвижного состава у ОАО «РЖД» с учетом состояния парка
  - модели привлечения частных инвестиций: инвестиционная и эксплуатационная деятельность.
- Также была проведена оценка предложений ОАО «РЖД» по модели «Локальный перевозчик на маршруте» (12 маршрутов, предложенных в качестве эксперимента).

В данный момент Партнерство имеет проработанную и согласованную позицию по вопросу развития модели «Локальный перевозчик». Рабочая группа активно прорабатывает вопросы арендных и лизинговых правоотношений в части инвестирования в тяговый подвижной состав.

Позиция Партнерства по вопросам, отнесенным к Рабочей группе, представлена в 2013 году на площадке отраслевых органов государственной власти, в Правительстве РФ, в Открытом Правительстве, в СМИ и иных.

Партнерство последовательно выступает за предоставление возможности независимым российским компаниям, оказывающим услуги в сфере железнодорожного транспорта, инвестировать в парк магистральных локомотивов и осуществлять деятельность в качестве локальных перевозчиков. Только развитие конкуренции между

перевозчиками способно решить как инвестиционные задачи отрасли, так и создать долговременные механизмы, позволяющие снижать тарифы на грузовые железнодорожные перевозки.

Целевой моделью рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года, одобренной на заседании Президиума Правительства Российской Федерации 13 января 2011 года, предусматривается осуществить «пилотные» проекты по принципу создания конкуренции «за маршрут» и «на маршруте» для оценки целесообразности дальнейшего развития конкуренции между перевозчиками. При этом объем грузооборота в конкурентном сегменте рынка перевозок к 2015 году должен составить от 5% до 10% от общесетевого.

В результате дефицита универсального подвижного состава, сложившегося осенью 2011 года, руководством страны было принято решение о переносе начала эксперимента до момента решения проблемы по своевременному обеспечению грузоотправителей полувагонами. Начиная с осени 2012 года, состояние конкурентного рынка операторских услуг характеризуется значительным профицитом подвижного состава, что привело к существенному снижению ставок предоставления вагонов грузоотправителям. Разработаны нормативные акты, направленные на улучшение технологии управления порожними вагонопотоками. Таким образом, в настоящий момент сняты препятствия для начала реализации «пилотных» проектов по развитию конкуренции в сегменте грузового железнодорожного транспорта.

В то же время, необходимо отметить, что сложившийся к настоящему времени дефицит пропускных способностей обусловлен тремя основными факторами:

- износ основных фондов железнодорожного транспорта, в том числе путевой инфраструктуры, систем сигнализации и связи, локомотивного парка, в результате чего возникает



проблема дефицита локомотивной тяги, увеличивается общее время ремонтных работ, растет количество отказов в работе инфраструктурного комплекса, увеличивается время непроизводительного простоя грузовых вагонов, занятие станционных путей;

- изменение направлений грузопотоков (экспорто-ориентированная экономика) и увеличение грузооборота и объемов перевозок грузов.

Действие этих факторов приводит к росту количества «узких» мест на сети железных дорог, и в течение последних 8 лет протяженность «узких мест» не только не сокращается, а имеет тенденцию к увеличению. Без перелома негативной тенденции, в соответствии с прогнозируемыми объемами перевозок до 2015 года, протяженность «узких мест» достигнет примерно 14,5 тыс. км, а к 2020 году возрастет до 19,2 тыс. км.

Формирование и развитие института независимых перевозчиков позволит снизить влияние факторов, связанных с износом основных фондов и отсутствием технологической модели управления вагонными парками, с учетом следующего:

Во-первых, приток частных инвестиций в обновление локомотивного парка позволит решить проблему дефицита локомотивов и высвободить часть средств естественной монополии для развития инфраструктурных мощностей.

Частные инвестиции в локомотивный парк не только создают новые рабочие места и увеличивают внутренний платежеспособный спрос, но также являются источником неинфляционного развития экономики. В отличие от инвестиций ОАО «РЖД», инвестиции операторских компаний производятся не за счет роста регулируемых тарифов или государственных субсидий, а за счет частного капитала. За истекшие 10 лет работы операторы подвижного состава насытили рынок железнодорожного транспорта ва-



гонным парком. Дальнейшее инвестирование в вагонный парк становится нецелесообразным, и, соответственно, встает дилемма: инвестировать в парк магистральных локомотивов, либо перекратить инвестиции в отрасль и искать иные сферы приложения капитала.

В настоящий период российская экономика особенно остро нуждается в производственных инвестициях. Приобретение локомотивов независимыми перевозчиками не только

увеличит объем инвестиций в отрасль, но и создаст инвестиционные резервы для ОАО «РЖД». Часть инвестиций, запланированных на увеличение и обновление локомотивного парка, ОАО «РЖД» может перенаправить на решение проблемы ограниченной пропускной способности (так называемых «узких мест») инфраструктуры общего пользования.

Опыт реформирования в 2003-2012 годах убедительно показывает,

что решить инвестиционные проблемы железнодорожной отрасли, повысить качество обслуживания и заложить механизмы ограничения роста тарифов можно только путем последовательного развития конкуренции на железнодорожном транспорте. Задержка с реализацией мероприятий реформы, предусмотренных Целевой моделью рынка, может привести к необратимым последствиям для экономики и окончательной деградации инфраструктуры и

локомотивного хозяйства.

Во-вторых, десятилетний опыт работы собственных поездных формирований доказал эффективность организации перевозочного процесса с использованием частных локомотивов. Собственные поездные формирования работают на основе технологии, которая, с одной стороны, встроена в общий технологический процесс работы инфраструктуры, а с другой стороны, максимально нацеле-

на на удовлетворение потребностей клиентов. Такая технология позволяет наиболее эффективно загрузить локомотивы и вагоны с оптимальным использованием пропускной способности инфраструктуры ОАО «РЖД».

Позиция ОАО «РЖД» состоит в том, что в снижении пропускной способности и падении скорости доставки грузов монополия считает виновными:

- грузоотправителей, которые подают заявку на перевозку грузов в направлениях, диктуемых рыночной ситуацией, а не по ранее существовавшим маршрутам;
- операторов подвижного состава, которые обеспечили отрасль вагонным парком в условиях нерешенности со стороны ОАО «РЖД» проблемы мест для отстоя вагонов;
- морские порты, которые удовлетворяют заявки клиентов, исходя из своих мощностей, не учитывая наличия «узких мест» на железнодорожной сети.

Партнерство не может согласиться с мнением ОАО «РЖД». В настоящее время все грузы перевозятся в частном вагонном парке, причем по тарифам уровня начала 2008 года. Тарифы на операторские услуги жестко привязаны к рыночной ситуации, которой обусловлены периоды как повышения, так и снижения тарифов. Перевозочные тарифы ОАО «РЖД» неуклонно растут из года в год, и фактов их снижения не зафиксировано даже в условиях падения погрузки.

Одним из доводов ОАО «РЖД» против формирования локальных перевозчиков является утверждение, что локальные перевозчики будут стремиться к эксплуатации так называемых «локальных оптимумов», что не стимулирует их к повышению технологической эффективности и оптимизации собственной деятельности.

Однако, по нашему мнению, перевозчики (как ОАО «РЖД», так и потенциальные локальные перевозчики) ориентируются не на технологические оптимумы, а на клиента, его грузовую





базу. Интерес представляет именно клиент, а не участок, по которому осуществляется перевозка его грузов. Технология перевозки для крупного клиента может быть более дорогостоящей, но одновременно более выгодной, чем перевозки на малоинтенсивных участках инфраструктуры с низкой себестоимостью перевозки.

Локальные перевозчики действительно не могут концентрироваться на убыточных перевозках, поскольку в противном случае отсутствовала бы окупаемость инвестиций.

Технология работы на отдельных участках сети железных дорог может различаться, и, соответственно, перевозка будет иметь разную себестоимость.

Между тем, локальные перевозчики заинтересованы работать на всех рентабельных для себя маршрутах, а не только с максимальной доходностью. Расширение масштаба деятельности будет снижать среднюю рентабельность перевозок локальных перевозчиков (движение от более доходных

перевозок к более широкому кругу менее доходных перевозок). Оптимизация экономической деятельности с целью сокращения непроизводительного использования подвижного состава приведет к тому, что в логистических схемах локальных перевозчиков будут задействованы, в том числе, и убыточные перевозки. Частные перевозчики в отличие от монополии всегда заинтересованы в повышении технологической эффективности и оптимизации собственной деятельности.

Действующие отраслевые законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» содержат нормы, определяющие статус перевозчика транспорта общего пользования, правила оказания услуг инфраструктуры, а также нормы, регулирующие недискриминационный доступ перевозчиков на пути общего пользования. Были приняты Правила оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (по-

становление Правительства Российской Федерации от 20.11.2003 г. № 703) и Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта (постановление Правительства Российской Федерации от 25.11.2003 г. № 710). Еще в 2003 году была создана правовая основа для деятельности частных перевозчиков на всей сети железных дорог общего пользования.

Тарифная основа деятельности локальных перевозчиков определена приказом ФСТ России от 29.07.2011 г. № 182т/1 «О внесении изменений и дополнений в Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами».

Таким образом, существующая нормативная база позволяет независимым компаниям начать работу в качестве локальных перевозчиков.

В 2014 году прогнозируется сохранение и повышение внимания к вопросу «локальный перевозчик», соответственно, работа в этом направ-

лении будет продолжена с привлечением представителей всех участников Партнерства.

#### **Зарубежный опыт реформирования железнодорожного транспорта и развития конкурентных отношений в перевозочной сфере.**

Развитие конкуренции в перевозочной деятельности на железнодорожном транспорте является парадигмой не только в Евросоюзе, но и в США. В 1980 году в США был принят Акт Стаггера, дерегулирующий железнодорожные тарифы с учетом наличия конкурирующих между собой вертикально интегрированных железнодорожных компаний (параллельные инфраструктуры) и серьезной межвидовой конкуренции.

В результате либерализации отрасли грузооборот железных дорог к 2008 году увеличился в 2 раза и составил 2690,7 млрд. т-км, производительность труда в отрасли возросла в 4 раза, а средний уровень тарифов за период до середины 2000-х годов снизился более чем в 2 раза. Доходная ставка (доход, приходящийся на 1 т-км грузооборота) железных дорог снижалась, но себестоимость оказания услуг по перевозке сокращалась еще более быстрыми темпами, что означало повышение эффективности работы и рост прибыльности.

В отличие от США, железнодорожный транспорт в России в целом ряде регионов и для широкой группы грузов является безальтернативным, а параллельные инфраструктуры представлены незначительно. Поэтому единственная возможность либерализации рынка - развитие конкуренции между ОАО «РЖД» и локальными перевозчиками.

Осуществляется ли конкуренция на параллельных маршрутах, как в США, или на единой инфраструктуре, принадлежащей ОАО «РЖД», не имеет принципиального значения, поскольку технологически это возможно по любому из вариантов. Развитие института локальных перевозчиков позволит в перспективе дерегулиро-

вать перевозочный тариф и создать институциональные основы для стабильного эффективного развития отрасли.

#### **Совместная с ОАО «РЖД» и государственными органами Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования.**

По решению Президиума Партнерства 27 ноября 2009 года была создана Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования, основной задачей которой является разработка изменений и дополнений в нормативно правовые акты в сфере тарифного регулирования. Куратором Рабочей группы назначен Председатель Президиума Партнерства Мальцев С. В. 01 декабря 2010 года Рабочая группа была преобразована в совместную с ОАО «РЖД» и государственными органами Рабочую группу по вопросам тарифного регулирования. Основными направлениями деятельности по вопросам тарифного регулирования в 2013 году являлись:

- разработка комплекса мер по сдерживанию цен (тарифов) естественных монополий в рамках утвержденного Правительством Российской Федерации 11.11.2013г. № 6732п-п9 Плана мероприятий по ограничению конечной стоимости товаров и услуг инфраструктурных компаний при сохранении их финансовой устойчивости и инвестиционной привлекательности.
- переход на долгосрочные параметры регулирования в сферах железнодорожных перевозок, теплоснабжения, водоснабжения и водоотведения. При этом Приказом ФСТ России от 30.08.13г. № 166-т/1 утверждена Методика долгосрочного тарифного регулирования на грузовые перевозки. Подлежащие государственному регулированию тарифы на грузовые железнодорожные перевозки в 2013 году увеличились на 7% по отношению к 2012 году, а на 2014 год принята

решение о сохранении уровня тарифа, действовавшего в 2013 году.

ФСТ России утверждена Методика расчета экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при определении долгосрочных индексов изменения тарифов, сборов и платы на услуги по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках, которая обеспечивает переход на долгосрочное тарифное регулирование в сфере грузовых железнодорожных перевозок.

В целях реализации обязательств России в рамках международных договоров в связи со вступлением в ЕЭП и ВТО с января 2013 года обеспечена унификация тарифов на грузовые перевозки с переходом на расчет тарифов по ставкам и правилам раздела 2 Прейскуранта № 10-01.

Также утверждены Методика определения ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, Правила и условия применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (максимального и минимального уровней) и установлены ценовые пределы (максимальный и минимальный уровень) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, в рамках которых ОАО «РЖД» может реализовать право по изменению стоимости перевозки грузов по российским железным дорогам.

С учётом изменения порядка реализации гибкой тарифной политики в связи со вступлением в ВТО и ЕЭП, в целях создания в рамках Прейскуранта № 10-01 тарифных условий, обеспечивающих на системном уровне сохранение действующих тарифных условий, завершена работа по внесению в данное тарифное руководство системных исключительных тарифов, подлежащих ежегодной пролонгации, которые были установлены в отноше-



нии перевозок угля, зерна и продукции мукомольно-крупяной промышленности, черных металлов, нефти и автомобилей.

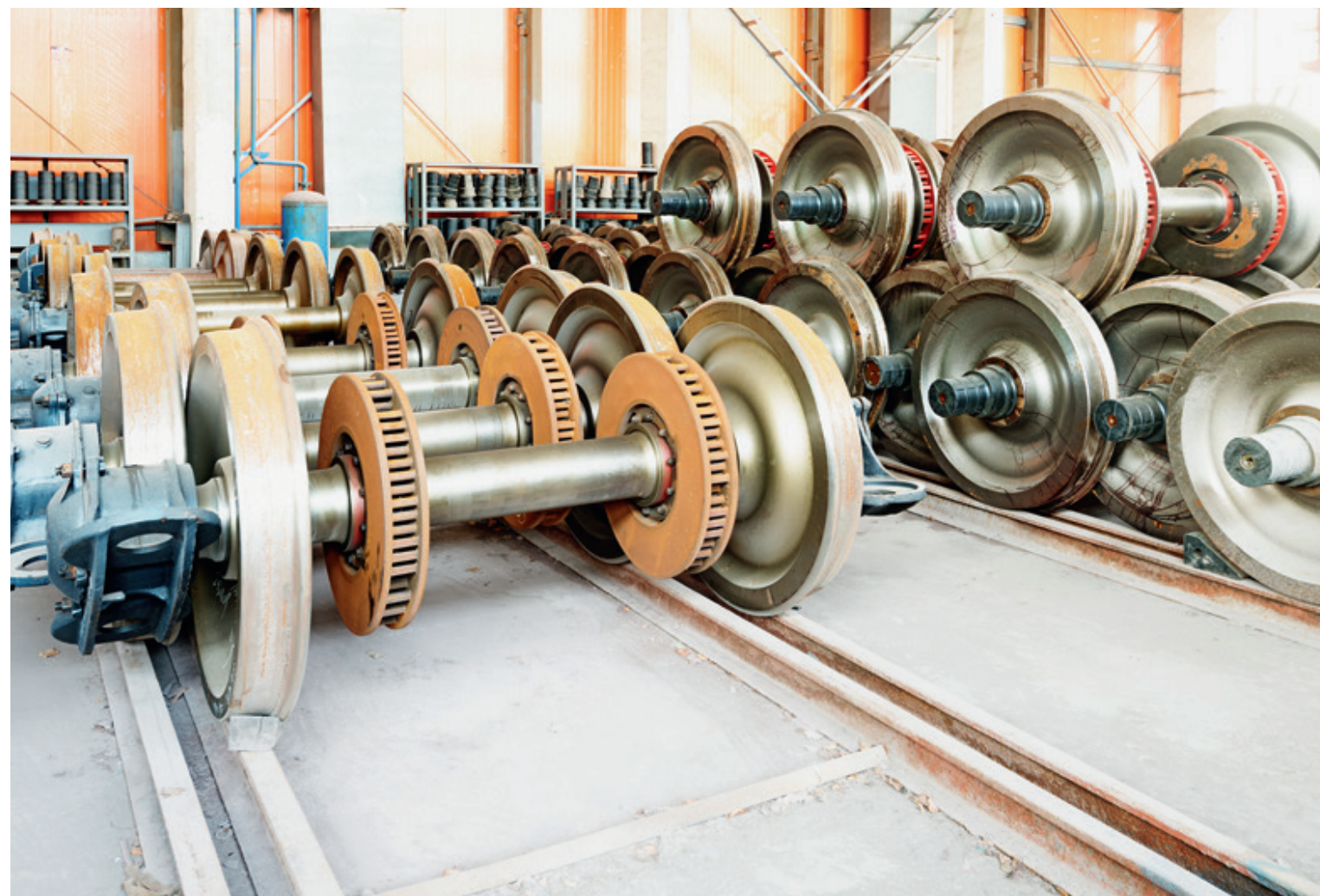
Кроме того, в целях стимулирования закупок подвижного состава ФСТ России установлены новые тарифные схемы на порожний пробег полувагонов и крытых вагонов для минеральных удобрений, сырья для минеральных удобрений (типа хоппер), отдельных моделей с улучшенными характеристиками. Данные схемы учитывают экономию расходов инфраструктуры ОАО «РЖД» при эксплуатации таких вагонов, которая была определена ОАО «РЖД» в соответствии с Методикой, разработанной ОАО «ВНИИЖТ», и подтверждена федеральным органом исполнительной власти в области транспорта - Минтрансом России.

Также, ФСТ России подготовлен проект постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил установления (изменения) тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, применяемых в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг» (далее – проект постановления). Принципиальной составляющей является возможность привлечения средств сторонних инвесторов и наличие механизма их возврата посредством установления соответствующих тарифов, обеспечивающих компенсацию затрат, что с одной стороны позволит развивать инфраструктуру общего пользования с целью обеспечения вывоза грузов, а с другой стороны предусматривает прозрачный механизм возврата средств инвесторам. В настоящее время данный проект постановления находится на рассмотрении в Правительстве России.

Также в настоящее время предусмотрено проведение работы по созданию и реализации рыночных механизмов регулирования цен на услуги по предоставлению вагонов

операторов под перевозку, к которым можно отнести:

- создание саморегулируемой организации операторов,
- создание единого информационного ресурса, консолидирующего заявки мелких и средних грузоотправителей и предложения операторов, с переходом его впоследствии в режим коммерческой площадки рынка услуг по предоставлению вагонов для грузовых железнодорожных перевозок,
- работы по разработке эффективной модели использования вагонного парка в условиях множественности операторов железнодорожного подвижного состава, позволяющей улучшить эксплуатационные показатели работы подвижного состава, а именно:
- оптимизация объемов используемого для перевозок грузов вагонного парка, в том числе за счет совершенствования мер, направленных на сокращения простоя вагонов на железнодорожной сети и на сокращение числа невостребованных вагонов, находящихся на инфраструктуре общего пользования,
- стимулирование применения вагонов с улучшенными характеристиками (увеличение межремонтного пробега, рост грузоподъемности и т.п.),
- разработка системы показателей качества и оценки работы инфраструктуры железнодорожного транспорта и плана ее внедрения, в том числе увеличение средней маршрутной скорости передвижения вагонов по сети и сокращения протяженности железнодорожной инфраструктуры с ограниченной пропускной способностью,
- разработка системы показателей качества и оценки работы операторов подвижного состава в привязке к экономическим стимулам/санкциям, в том числе



увеличение средней маршрутной скорости передвижения вагонов по сети и оборачиваемости вагонов, снижение доли порожнего пробега и повышению доли сдвоенных операций при построении схем управления парком вагонов, внедрение ЕСТП, в том числе, на принципах нормирования порожнего подвижного состава.

Таким образом, в настоящее время работа по созданию экономических, административных, финансовых, правовых условий ведется причастными федеральными органами исполнительной власти совместно с ОАО «РЖД» и Партнерством по всем направлениям, определенным Правительством России в нормативных документах по реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте.

Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций и Совета по железнодорожному транспорту государственных участников Содружества.

К основным актуальным задачам, реализация которых должна проходить при непосредственном участии Рабочей группы в течение 2013 года, были определены:

1. Необходимость формирования актуального документа, определяющего перечень работ (услуг) по ТО и ТОР грузовых вагонов, выполняемых на ПТО при эксплуатации грузовых вагонов, включая перечень наименований основных типовых работ и операций контроля технического состояния грузового вагона, выполняемых при подготовке вагонов под погрузку и передаче/приеме на/с путей общего или необщего пользования;
2. Дальнейшие мероприятия, направленные на оптимизацию процедуры регистрации и перерегистрации подвижного состава;
3. Утверждение нормативного акта, регламентирующего порядок ведения рекламационно-претензионной работы в случаях выявления некачественной продукции/услуг;
4. Обеспечение сохранности подвижного состава в условиях добровольности применения межгосударственного стандарта ГОСТ 22235-2010 «Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ»;
5. Отставание позиции Партнерства по изменениям требований, предъявляемых к подвижному составу в соответствии с вводом в действие нормативных актов в части технического содержания вагонного парка;

#### **Совместная с ОАО «РЖД» Рабочая группа по эксплуатационным вопросам.**

По решению Президиума Партнерства 27 апреля 2010 года была создана Рабочая группа по эксплуатационным вопросам для совместной работы с ОАО «РЖД» на базе существующей Рабочей группы по технологическим и техническим вопросам эксплуатации вагонного парка при Партнерстве 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 № 5/2010 от 27.04.2010 г.).

04 августа 2010 года Президиум Партнерства Куратором от Партнерства назначил Члена Президиума Партнерства, Генерального директора

ЗАО «ИКК» Чиганашкину И. В. (Протокол № 10/2010 от 04.08.2010 г.).

Деятельность Рабочей группы в 2013 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 представления в государственные органы, железнодорожные администрации и ОАО «РЖД» формировались на основании интересов участников Партнерства.

Представители Партнерства являлись участниками рабочих совещаний, проводимых Минтрансом России, ФАЖТ, Минпромторг России, ОАО «РЖД», входили в состав делегаций от Российской Федерации в Комиссию



6. Формирование предложений Партнерства в адрес заводоизготовителей в части сервисного обслуживания вагонов нового поколения, узлов и деталей новой конструкции;
  7. Установление государственно регулируемых тарифов на услуги ОАО «РЖД» по выполнению ТОР грузовых вагонов.
- Практически все намеченные задачи были выполнены или получили новое (скорректированное) направление по ходу их реализации.

#### Текущий отцепочный ремонт

На протяжении 2013 года вопросы эксплуатации подвижного состава были одними из самых актуальных для участников рынка грузовых железнодорожных перевозок. Многие операторы отмечают рост стоимости ремонта: по оценкам экспертов, за последние пять лет она выросла на 300%. При этом самым существенным фактором в росте издержек стал текущий отцепочный ремонт. Партнерство в 2011 году начало работу по классификации видов неисправностей подвижного состава, включаемых в ТОР, для тарификации их в составе тарифа на услуги инфраструктуры.

В течение 2013 года был сформирован актуальный документ, определяющий перечень работ (услуг) по ТО и ТОР грузовых вагонов, выполняемых на ПТО при эксплуатации грузовых вагонов, включая перечень наименований основных типовых работ и операций контроля технического состояния грузового вагона, выполняемых при подготовке вагонов под погрузку и передаче/приеме на/с путей общего или необщего пользования. Документ прошел экспертную оценку в Дирекции Совета СНГ и по результатам пятьдесят седьмого заседания Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций направлен на рассмотрение железнодорожных администраций для дачи

предложений и замечаний, в срок до 14.01.2014 года.

Проект установления госрегулирования тарифов на услуги ОАО «РЖД» по выполнению ТОР грузовых вагонов, практически прошел стадию подготовки «дорожной карты» и выработки понимания стратегического направления, а так же подготовки платформы (основы) для дальнейшей реализации данного проекта.

Помимо этого Рабочая группа рассмотрела и представила на обсуждение Президиума позицию по типовому договору на текущий отцепочный ремонт, предложенный ОАО «РЖД» в первом полугодии 2013 года. В частности, участники Рабочей группы признали предлагаемую ОАО «РЖД» форму договора по фактически выполненным работам неудовлетворительной и не учитывающей предложения операторских компаний. Были сформированы предложения Партнерства по корректировке договора и, после обсуждения на заседаниях Президиума Партнерства, сводный документ с предложениями был направлен в ОАО «РЖД».

#### Рекламационная работа с производителем подвижного состава

Уже в начале года к основным задачам, намеченным для Рабочей группы по эксплуатационным вопросам, прибавился список дополнительных задач. Так, 2013 год был отмечен негативными явлениями в эксплуатации вагонного парка, связанными с массовыми отставками грузовых вагонов по требованию надзорных органов или отзыву некачественной продукции самими производителями. Эти меры предпринимались по причине слабого качества литых деталей тележек грузовых вагонов таких производителей, как ПАО «Кременчугский сталелитейный завод, ЧАО «Азовэлектросталь», ОАО «Алтайвагонзавод», ОАО «ПО Бежицкая сталь», ОАО «Чебоксарский завод промышленного литья». Урегулирование ситуаций, связанных с заменой потенциально опасных боковых рам и возвратом (компенса-

цией) затрат операторских компаний, стало, по сути, одним из основных «рабочих» вопросов года.

В частности, на протяжении года с участием Партнерства были организованы рабочие совещания по вопросам замены боковых рам производства ПАО «Кременчугский сталелитейный завод», входящих в одни плавки с забракованными на инфраструктуре ОАО «РЖД» в январе – июле 2013 года. По итогам совещаний была достигнута договоренность о компенсации владельцу подвижного состава затрат по замене отозванных боковых рам. Необходимые работы по согласованию с участниками Партнерства были организованы на площадках ООО «ТТК-Транс».

В течение октября – ноября 2013 года на основании обращения ОАО «Азовмаш» вышли предписания Ространснадзора о необходимости отставки от эксплуатации вагонов, изготовленных на предприятиях ОАО «Азовмаш» с 2009 года, с последующей заменой боковых рам. По итогам совместного совещания, организованного при непосредственном участии Партнерства с ОАО «ВРК-2» и ПАО «Азовобщмаш», была достигнута договоренность о разработке соглашения между собственниками подвижного состава и производителем. В частности, холдинг «Азовмаш» обязался организовать работу по обмену в «натуральном» выражении отозванных боковых рам на исправные и выплате компенсации стоимости работ по их замене. ОАО «ВРК-2» выразило готовность производить замену боковых рам по действующим договорам с владельцами вагонов без предъявления дополнительных условий.

#### Формирование позиции Партнерства по Временному регламенту отставок вагонов

В ноябре 2013 года Ространснадзор представил информационное письмо, в котором ведомство указало на то, что в автоматизированной базе данных подвижного состава (АБД ПВ) числятся боковые рамы с одинаковыми

номерах в комплектации более 262 тыс. вагонов. Ведомство предложило собственникам вагонов провести работу по нумерации из базы данных двойной нумерации деталей вагонов.

Отстановка 1/5 парка всего подвижного состава, зарегистрированного на территории России, фактически могла парализовать работу отрасли. Партнерство приняло активное участие в разрешении конфликтной ситуации. По итогам прошедших совещаний с участием представителей надзорных органов, ОАО «РЖД», операторского сообщества, было принято решение о разработке временного регламента организации работы по исключению из эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» забракованных, контрафактных, а также имеющих повторяющуюся нумерацию боковых рам (далее – Регламент).

Участники Рабочей группы, рассмотрев проект Регламента, предложенный ОАО «РЖД», представили свои предложения по внесению изменений на этапе опытной эксплуатации.

Так, по мнению Партнерства, наличие в АБД ПВ вагонов, имеющих в комплектации боковые рамы с двойной нумерацией, не является основанием принудительной отставки вагонов для проверки, в том числе на наличие дефектов. Причина заключается в том, что в настоящее время на нормативном уровне отсутствуют требования к уникальности номеров боковых рам при изготовлении и в эксплуатации.

Участники рабочей группы, при формировании позиции Партнерства, отмечали, что:

- проводимая в настоящее время работа по корректировке информации о номерах боковых рам в АБД ПВ должна иметь планомерный и поэтапный характер;
- корректирующие мероприятия должны быть направлены на исключение из эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» именно контрафактных и забракованных боковых рам;

- вопрос допуска или запрещения дальнейшей эксплуатации боковых рам, имеющих двойную нумерацию, носит методологический характер.

По мнению Партнерства, прежде чем принимать меры по отставке от движения вагонов с «псевдо-двойными» номерами деталей, необходимо направить административные усилия Ространснадзора на проведение единовременной переписи боковых рам, а в отношении вагоноремонтных предприятий – ввести ответственность за своевременность и качество информации, вносимой в лист комплектации.

Вопрос разработки и внедрения Регламента по итогам обсуждений в 2013 году, был перенесен на следующий – 2014 года, и должен стать одним из основных при формировании целого пакета документов, предусмотренных Планом мероприятий, одобренных Правительством России и направленных на совершенствовании обеспечения безопасности производства и эксплуатации железнодорожного подвижного состава.

Работа над Планом мероприятий, направленных на совершенствовании обеспечения безопасности производства и эксплуатации железнодорожного подвижного состава

Одним из важнейших направлений работы Партнерства в 2013 году стала работа над реализацией одобренного Правительством России Плана мероприятий, направленных на совершенствование обеспечения безопасности производства и эксплуатации железнодорожного подвижного состава. По некоторым пунктам плана в качестве соисполнителя выступило Партнерство. Участники Рабочей группы в течение 2013 года работали над формированием позиции Партнерства, представили свои замечания и предложения, по таким проектам документов как:

- «Методика отнесения грузовых вагонов к категории со сниженным уровнем эксплуатационной безопас-

ности по показателям надежности и функциональной безопасности деталей тележек (рам боковых)» (пункт 5 Плана мероприятий);

• «Методические рекомендации по порядку приостановления эксплуатации грузовых вагонов, угрожающих безопасности движения, в том числе оснащенных комплектующими, дефекты которых стали причиной транспортных происшествий на железнодорожном транспорте» (пункт 7 Плана мероприятий);

• Проект Приказа Минтранса России «Об утверждении методических рекомендаций по порядку отзыва грузовых вагонов, угрожающих безопасности движения, в том числе оснащенных комплектующими, дефекты которых стали причиной транспортных происшествий на железнодорожном транспорте» (пункт 8 Плана мероприятий);

• Проект «Положения о техническом обслуживании с диагностированием (ТОД)», (пункт 10 Плана мероприятий).

Позицию Партнерства, выработанную в результате обсуждения на совещаниях Рабочей группы, участники активно отстаивали на совместных совещаниях, организованных в ходе реализации Плана Правительства.

#### Поглощающие аппараты

Важным шагом по защите интересов участников Партнерства в 2013 году являлась работа, направленная на отмену ввода требования обязательной установки поглощающих аппаратов повышенной энергоемкости Т2 и Т3 на вагоны-цистерны, используемые для перевозки опасных грузов.

Рабочая группа рекомендовала проинформировать Минтранс России о проводимой Партнерством работе по исследованиям влияния поглощающих аппаратов существующего классификационного ряда на степень повреждений грузовых вагонов, и направить в адрес министерства отчет НИИ «Вагоностроения».





Требование обязательной установки поглощающих аппаратов повышенной энергоемкости относится к грузовым вагонам, выпущенным до 1 марта 2002 года. При этом эти вагоны прошли весь комплекс испытаний по Нормам безопасности и были сертифицированы в соответствии с Системой сертификации на федеральном железнодорожном транспорте. Принимая во внимание данное обстоятельство, Партнерство заказало в ОАО «Научно-исследовательский институт вагоностроения» исследования по влиянию класса поглощающих аппаратов (существующего классификационного ряда) на безопасность перевозок грузов и их сохранность.

Для проведения работ участниками Партнерства были предоставлены вагоны-цистерны в исправном техническом состоянии, находящиеся в пределах назначенного срока службы, а также необходимое количество поглощающих аппаратов существующего классификационного ряда.

На основании результатов исследования сделан вывод, что поврежда-

ющее воздействие продольных сил на вагон и перевозимый груз при маневровой и поездной работе не различается при установке поглощающих аппаратов классов Т0, Т1, Т2, Т3 с точки зрения напряженного состояния конструкции вагона.

Таким образом, класс поглощающего аппарата не влияет на безопасность перевозки опасных грузов с точки зрения обеспечения конструктивной безопасности железнодорожного подвижного состава, но может привести к увеличению остаточного ресурса вагона по достижению им назначенного заводом-производителем срока службы.

Вопрос об отмене обязательной установки поглощающих аппаратов повышенной энергоемкости был рассмотрен на 56-ом заседании Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций (далее – Комиссия) в сентябре 2013 года в Астане.

Комиссия согласилась с предложением железнодорожной адми-

нистрации Российской Федерации, инициированным Партнерством, об отмене требования об обязательной установке при плановых видах ремонта поглощающих аппаратов класса Т2 и Т3 на грузовые вагоны, предназначенные для перевозки опасных грузов. При этом принято решение о переносе срока ввода в действие требования по установке поглощающих аппаратов класса Т2 и Т3 на цистерны для перевозки опасных грузов на период до принятия Советом соответствующего решения.

Вопросы об изменении соответствующих нормативно-технических документов были вынесены на 59 заседание Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества в ноябре 2013 года. По итогам было вынесено решение о том, что срок ввода в действие требований по оборудованию вагонов-цистерн сливными приборами с тремя затворами при плановых видах ремонта, а также эластомерными поглощающими аппаратами класса Т2 и Т3 при проведении деповских

ремонтов отложен на неопределенное время (решение о сроке будет приниматься на очередном заседании Совета). Со вступлением в силу решений 59 заседания Совета установка эластомерных поглощающих аппаратов класса Т2 и Т3 на вагоны-цистерны будет производиться при капитальном ремонте.

#### Рабочая группа по выработке и координированию информационной политики Партнерства

По решению Президиума Партнерства Рабочая группа была создана 27 ноября 2009 году (Протокол № 6/2009 от 27.11.2009 г.). Куратором назначен Член Президиума Партнерства, Управляющий директор ООО «Фирма «Трансгарант» Гром А. Н. В основе создания Рабочей группы заложено достижение следующих целей:

- разработка, формирование и реализация единой информационной политики Партнерства;
- выработка консолидированного мнения членов Партнерства по ключевым вопросам, касающимся деятельности участников рынка операторов железнодорожного подвижного состава;
- рассмотрение поступающих в Партнерство запросов от СМИ, касающихся деятельности Партнерства и компаний-членов Партнерства, а также подготовка позиции представителей Партнерства по указанным вопросам на совещаниях, конференциях и иных публичных мероприятиях.

В 2013 году активная работа аппарата Партнерства в отношении PR-деятельности Партнерства была продолжена. Работа группы в 2013 году была сконцентрирована на корректировке плана работы пресс-службы Партнерства.

В 2012 году PR-деятельность Партнерства была сфокусирована на:

- активном освещении позиции Партнерства по ключевым вопросам грузовых железнодорожных перевозок через предоставление оперативных комментариев СМИ, инициирова-

нии публикаций (интервью, мнения и т.д.), рассылка пресс-релизов;

- выпуск специализированных приложений к федеральным и отраслевым печатным изданиям.
- спонсорство крупнейших отраслевых мероприятий.

Рассмотрев итоги работы в 2012 году, Рабочая группа рекомендовала пресс-службе Партнерства отказаться от приобретения спонсорских пакетов отраслевых мероприятий и сконцентрироваться на проведении собственных (пресс-конференции, круглые столы и т.д.). На рассмотрение Рабочей группы были представлены возможные темы подобных мероприятий, которые бы позволили осветить деятельность и Партнерства, и операторского сообщества. Однако, в связи с тем, что по наиболее актуальным отраслевым вопросам Президиумом Партнерства не было принято консолидированного мнения, от проведения мероприятий решено отказаться.

Основной упор в PR-деятельности Партнерства был сделан на организации нескольких круглых столов с участием редакции журнала «РЖД-Партнер»: были проведены семинары, посвященные вопросам внедрения Единого сетевого технологического процесса, срокам доставки грузов и т.д. с участием представителей Партнерства и ОАО «РЖД».

В январе – марте 2013 года Рабочая группа рассмотрела тематический план приложения «Коммерсант – Business Guide», подготовленный пресс-службой Партнерства. В целом, представленный тематический план был одобрен, приложение к газете «Коммерсант» вышло в апреле 2013 года и распространялось в рамках выставки TransRussia – 2013 на стендах компаний - участников Партнерства.

Во втором полугодии 2013 года фокус внимания Рабочей группы был направлен на рассмотрение тематического плана приложения к федеральным печатным изданиям. По итогам обсуждения Рабочая группа одобрила выпуск приложения к газете «РБК Daily». Номер вышел в декабре 2013

года и был приурочен к конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство».

#### Совместная с ОАО «РЖД» и государственными органами Рабочая группа по разработке технологической модели работы информационно-торговой площадки грузовых вагонов

По решению Президиума Партнерства 01 декабря 2010 года была создана совместная с ОАО «РЖД» и государственными органами Рабочая группа по разработке технологической модели работы информационно-торговой площадки грузовых вагонов в целях создания торговой площадки на базе инфраструктуры ЦФТО – филиала ОАО «РЖД», ориентированной на:

- обслуживание социально-значимых, мелких и средних, а также «спотовых» клиентов/грузоотправителей;
- разработки правил проведения торгов;
- разработки публичного договора о доступе операторов к торгам;
- разработки публичного договора о доступе клиентов/грузоотправителей к торгам (протокол № 15/2010 от 01.12.2010 г.).

Куратором Рабочей группы от Партнерства назначен Исполнительный директор Партнерства Королев Д. О.

В 2012 году во исполнение поручения Межведомственной рабочей группы (п.6 раздела I Протокола от 15.11.2012 г. № АД-П9-104пр заседания МВРГ по вопросам развития железнодорожного транспорта) Партнерством подготовлена концепция формирования коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок.

К 2012 году в условиях оформившейся структуры рынка грузовых железнодорожных перевозок стали проявляться проблемы функционирования рынка, которые существенно снижают эффективность работы железнодорожного транспорта в



части бесперебойного обеспечения грузовых перевозок, в частности:

- отсутствие механизмов поддержания стабильного уровня удовлетворения спроса на услуги операторов железнодорожного транспорта в условиях волатильности рынка;
- отсутствие единых стандартов работы рынка услуг компаний-операторов;
- отсутствие новых клиентоориентированных сервисов, отвечающих сложившейся структуре рынка.

Для решения указанных проблем Партнерство разработало модель коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок, целью формирования которой является повышение качества обслуживания конечных потребителей (грузоотправителей и грузополучателей) за счет внедрения рыночных механизмов. Это позволит решить задачи:

- формирования новых комплексных услуг в сфере железнодорожных перевозок;
- обеспечения гарантированного удовлетворения спроса на услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава, в первую очередь для социально-значимых перевозок;
- повышения технологической эффективности, а также стабильности работы рынка операторских услуг.

Коммерческая инфраструктура рынка грузовых железнодорожных перевозок состоит из двух сегментов.

Первый сегмент - перевозочный, представленный набором инструментов по сбыту услуг по перевозке, входящих в систему ЦФТО ОАО «РЖД». При этом ОАО «РЖД» продолжает оставаться единственным перевозчиком, который в силу требований законодательства Российской Федерации (ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации») самостоятельно планирует и осуществляет свою деятельность по перевозке грузов, как с коммерческой, так



и с технологической точек зрения. ОАО «РЖД» в рамках коммерческой инфраструктуры рынка грузовых перевозок будет, по-прежнему, принимать решения о согласовании заявок на перевозку груза, уведомлений на отправку порожних грузовых вагонов через ЦФТО ОАО «РЖД»).

Второй сегмент - операторский, представленный электронными торговыми системами и набором документов, определяющих условия работы операторского сообщества в рамках таких торговых систем (стандарты и правила поведения на рынке, принимаемые саморегулируемой

организацией, правила аккредитации торговых систем саморегулируемой организацией, типовые формы договоров для работы в рамках торговых систем).

Базовым рыночным инструментом коммерческой инфраструктуры рынка является электронная торговая площадка, представляющая собой электронный портал, в рамках которого:

- формируется база данных о спросе и предложении на услуги операторов железнодорожного подвижного состава;
- проводятся торги за услуги

операторов железнодорожного подвижного состава;

- по итогам торгов заключаются сделки между клиентом и оператором железнодорожного подвижного состава;
- осуществляется учет и контроль за исполнением сделок, заключенных на площадке;
- формируются среднерыночные индикаторы ценовых условий на оказание услуг по предоставлению грузовых вагонов.

Формирование данного инструмента предполагается осуществлять в два этапа. Первый этап – разработка,

апробирование и внедрение в эксплуатацию электронной торговой системы.

Второй этап – расширение функционала электронной торговой системы, повышение роли электронной торговой системы в совершенствовании рыночных отношений в оборот в рамках торговой системы, большей части коммерческих сделок, заключаемых операторами железнодорожного подвижного состава, а также обеспечение взаимосвязанного функционирования обоих сегментов коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных пере-

возок в условиях внедрения новой технологии управления перевозочным процессом.

На первом этапе под эгидой Партнерства разработана и запущена в эксплуатацию в июле 2012 года электронная система «Фабрикант Рейл», созданная на базе торгового портала «Фабрикант».

В целях обеспечения контроля за прозрачностью работы электронной торговой системы предполагается формирование института администратора торговой системы.

Ожидаемыми эффектами работы торговой площадки являются:

- формирование открытых цен на услуги операторов, что позволит повысить прозрачность операторского рынка;
- повышение уровня информативности о спросе и предложении на рынке операторских услуг;
- повышение уровня доступности операторских услуг.

Начать апробацию централизованного участия операторов в работе коммерческой инфраструктуры рынка предлагается в рамках реализации модели обеспечения грузовыми вагонами социально-значимых перевозок, разработанной в соответствии с поручением Правительства Российской Федерации.

Для этих целей Партнерство, как саморегулируемая организация, начало разработку стандарта, который будет содержать:

- принципы и порядок определения долей (квот) участия операторов железнодорожного подвижного состава в обеспечении подвижным составом социально-значимых перевозок.

- механизм администрирования (распределения и контроля за обеспечением выполнения) запросов на предоставление подвижного состава для социально-значимых перевозок.

- типовые условия участия операторов железнодорожного подвижного состава в электронных торгах по обеспечению подвижным составом социально-значимых перевозок грузов.



- положения, определяющие ответственность за невыполнение требований, предусмотренных стандартом.

Кроме того, в рамках разработки стандарта будут сформулированы предложения по определению критериев для отнесения перевозок грузов к социально-значимым.

В настоящее время мотивация к использованию электронных торговых систем, как со стороны операторов железнодорожного подвижного состава, так и со стороны клиентов достаточно низкая, что обусловлено влиянием совокупности объективных и субъективных факторов, таких как:

- изменение текущей рыночной ситуации: в условиях падения объемов перевозок грузов и роста профицита грузовых вагонов, грузоотправители имеют достаточно широкий выбор среди коммерческих предложений по оказанию операторских услуг с достаточно комфортными условиями;

- пробелы правового регулирования операторской деятельности (не определен статус оператора, отсутствует четкое понятие операторских услуг);

- отсутствие единых стандартов деятельности операторов железнодорожного подвижного состава;

- отсутствие полноценно работающей новой технологии управления вагонными парками в условиях множественности операторов железнодорожного подвижного состава.

Для завершения работы по формированию коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок на втором этапе потребуется решить следующие задачи:

- обеспечить законодательное закрепление основ саморегулирования на операторском рынке и, в первую очередь, обязанность операторов железнодорожного подвижного состава являться членами единой саморегулируемой организации, что позволит сформировать единый стандарт

работы операторского рынка, в том числе в рамках коммерческой инфраструктуры;

- сформировать правовые основы для внедрения ЕСТП, отражающие баланс интересов всех участников рынка услуг железнодорожного транспорта.

Партнерство считает, что формирование коммерческой инфраструктуры рынка должно осуществляться по мере решения указанных задач. Вопросы формирования коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок были проработаны Партнерством с ОАО «РЖД» и обсуждены на совещании, состоявшемся 15 марта 2013 г.

О ходе выполнения поручения Правительства Российской Федерации Партнерство проинформировало Минтранс России, как ведомство осуществляющее координацию и контроль выполнения указанного поручения.

**Рабочая группа по реализации мероприятий по созданию эффективной технологии управления вагонным парком и совместная с ОАО «РЖД» Рабочая группа по совершенствованию системы управления приватными вагонными парками**

Рабочая группа по реализации мероприятий по созданию эффективной технологии управления вагонным парком (далее – Рабочая группа по управлению вагонным парком), была создана решением Президиума Партнерства 20 декабря 2011 года.

Вопрос создания совместной Рабочей группы с ОАО «РЖД», деятельность которой будет направлена на создание эффективной системы управления парком универсальных вагонов, был рассмотрен и одобрен на заседании Президиума Партнерства 10 октября 2011 года. По согласованию с Партнерством распоряжением Вице-президента ОАО «РЖД» от 6 февраля 2012 г. № 235р «Об образовании Рабочей группы по совершенствованию системы управления приватными

вагонными парками» была создана совместная с ОАО «РЖД» Рабочая группа, в которую вошли представители членов Партнерства, ОАО «РЖД» и крупнейших грузоотправителей.

15 ноября 2012 г. (протокол Президиума Партнерства № 11/2012) куратором Рабочей группы по управлению вагонным парком и куратором со стороны Партнерства совместной с ОАО «РЖД» Рабочей группы по совершенствованию системы управления приватными вагонными парками назначен Председатель Президиума Партнерства Мальцев С. В.

В связи с тем, что ОАО «РЖД» изложило в Едином сетевом технологическом процессе железнодорожных грузовых перевозок (далее – ЕСТП) новую технологию работы участников перевозочного процесса и не видело необходимости проведения совместных обсуждений в целях совершенствования в 2013 году системы управления вагонным парком с представителями Партнерства, деятельность совместной Рабочей группы с ОАО «РЖД» в 2013 году не осуществлялась.

Основными направлениями деятельности Рабочей группы по управлению вагонным парком в 2013 году являлись:

- рассмотрение и формирование позиции Партнерства по совершенствованию модели управления вагонным парком;

- рассмотрение и формирование позиции Партнерства по количеству составу привлеченного ОАО «РЖД» вагонного парка собственности ОАО «Федеральная грузовая компания» (парк ВСП);

- рассмотрение и формирование позиции Партнерства по разработанному ОАО «РЖД» ЕСТП, формирование предложений по внедрению ЕСТП;

- рассмотрение и формирование комплекса мер, обеспечивающих баланс железнодорожного подвижного состава на сети железных дорог России в условиях ограниченных пропускных способностях инфраструктуры и профицита вагонного парка;

- изменение подходов к планированию перевозок грузов и порожних вагонов;

- участие в работе по реализации положений приказа Минтранса России от 03.10.2011 г. № 258 и формирование предложений по совершенствованию положений приказа в части влияния на технологию работы операторского парка;

- формирование позиции Партнерства и участие в решении вопросов технологического взаимодействия участников рынка перевозок при возникновении сбоев в оперативной работе на региональном уровне (обеспечение вагонами Кузбасского региона, обеспечение вагонами перевозок грузов в регионы Дальнего Востока);

- формирование позиции и предложений Партнерства по созданию технологической схемы взаимодействия участников перевозочного процесса в условиях реализации концепции саморегулирования и создания коммерческой инфраструктуры рынка.

На заседании 15 ноября 2012 г. межведомственной Рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта (протокол заседания МВРГ от 15.11.2012 г. № АД-П9-104пр) Партнерству совместно с ОАО «РЖД» и заинтересованными федеральными органами исполнительной власти поручили обеспечить формирование коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок (далее – КИР) в первом полугодии 2013 года.

В части операторских услуг Партнерство выделило следующие компоненты КИР:

- торговая система (совокупность аккредитованных саморегулируемых организаций электронных торговых систем);

- администратор коммерческой инфраструктуры;
- система стандартов саморегулируемой организации операторов подвижного состава.

К функциям торговой системы относятся публикация заявок и предло-

жений грузовладельцев и операторов подвижного состава, обмен данными с информационными системами ОАО «РЖД» (например, АС ЭТРАН), регистрация и мониторинг исполнения коммерческих сделок, информационный портал.

Администратор коммерческой инфраструктуры определяет правила аккредитации Торговой системы и осуществляет аккредитацию электронных торговых систем, контролирует исполнение заявок по социально-значимым перевозкам грузов, контролирует соблюдение правил аккредитации Торговой системы и формирует материалы для комитетов саморегулируемой организации и по запросам госорганов.

По предложениям Партнерства система стандартов саморегулируемой организации операторов подвижного состава включает в себя следующие стандарты:

1. Стандарт качества предоставления услуг операторами;
2. Стандарт взаимодействия оператора с владельцем инфраструктуры и перевозчиком;
3. Стандарт предоставления информации членами саморегулируемой организации;
4. Стандарт обеспечения социально-значимых перевозок.

В целях формирования КИР Рабочая группа по управлению вагонным парком усовершенствовала разработанный в 2012 году Регламент взаимодействия операторов железнодорожного подвижного состава – членов Партнерства с Центральной дирекцией управления движением и Центром фирменного транспортного обслуживания – филиалами ОАО «РЖД» (далее – Регламент взаимодействия).

В состав торговой системы как части КИР было предложено включить единый информационный портал, исходные положения работы которого были разработаны Рабочей группой по управлению вагонным парком при создании Регламента взаимодействия. Сам Регламент взаимодействия представители Рабочей группы по управ-

лению вагонным парком предложили положить в основу Стандарта взаимодействия оператора с владельцем инфраструктуры и перевозчиком Системы стандартов саморегулируемой организации операторов подвижного состава. С учетом предлагаемой структуры КИР Партнерством был создан план-график работ по формированию КИР на 1 полугодие 2013 г. В целях реализации протокола заседания МВРГ от 15.11.2012 г. № АД-П9-104пр предложения по формированию КИР были направлены в Минтранс России и в ОАО «РЖД».

19 апреля 2013 г. на заседании межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта (протокол заседания МВРГ от 19.04.2013 г. № АД-П9-76пр) рассматривался вопрос внедрения эффективной технологии управления вагонным парком, в том числе по средствам внедрения ЕСТП. Партнерству как соисполнителю было поручено представить предложения об основных существенных элементах ЕСТП, подлежащих внедрению и о плане разработки нормативных актов, необходимых для реализации указанных положений ЕСТП. Подготовка материалов по данному вопросу велась совместно в Рабочей группе по законодательству и в Рабочей группе по управлению вагонным парком.

В июне 2013 года на заседании Рабочей группы по управлению вагонным парком был рассмотрен вопрос внедрения основных существенных элементов ЕСТП и функциональных этапов его внедрения. Группой был утвержден первый функциональный этап внедрения ЕСТП:

- Обязательное согласование заявки на перевозку груза формы ГУ-12 оператором подвижного состава (в части своих вагонов), в том числе всех изменений ГУ-12 и корректировок.
- Разработка предварительных правил планирования порожних вагонопотоков, включающих: - *месячное-календарное планирование по «шахматкам»;*



- недельное/декадное - плавающее планирование по «шахматкам»;
- оперативное-суточное планирование по уведомлениям на перевозку порожних вагонов.
- Разработка единой универсальной системы нормирования парков для всех этапов перевозки (станции погрузки/выгрузки, корреспонденции грузенных вагонопотоков, корреспонденции порожних вагонопотоков), базирующейся на согласованных заявках формы ГУ-12 и «шахматках» порожних вагонопотоков.
- Разработка правил обмена необходимой для исполнения правил планирования порожних вагонопотоков информацией между перевозчиком и оператором подвижного состава.
- Разработка технологии оформления порожних вагонов в регионы массовой погрузки (при отсутствии на момент отправления информации о станции назначения и/или получателе порожних вагонов) в рамках создаваемой системы нормирования парков с обязательным решением вопроса размера платы за переадресовку вагонов.

Определение условий перемещения перевозчиком по своему усмотрению вагонов операторов на ближайшие станции отстоя в случае отсутствия со стороны оператора указаний по данному вагону в течение 3 суток с момента принятия вагона на пути общего пользования, а так же права использования прогрессирующей шкалы штрафов за использование инфраструктуры.

Рабочая группа по управлению вагонным парком предложила пункты 2, 3 и 4 реализовать в рамках обязательного (например, по приказу Минтранса России) регламента технологического и информационного взаимодействия перевозчика и операторов подвижного состава, как документа позволяющего на практике отработать новые принципы технологического взаимодействия участ-

ников. В дальнейшем данные правила могут быть закреплены в нормативных актах.

Еще одним активно обсуждаемым в операторском сообществе вопросом стал вопрос использования ОАО «РЖД» привлеченного парка ОАО «ФГК» - парка ВСП. В 2012 году из-за более низких ставок предоставления парка ВСП произошло снижение ставок предоставления полувагонов других операторских компаний. А тенденция сокращения объемов погрузки в конце 2012 года еще более упрочила профицит вагонного парка.

На первом заседании Рабочей группы по управлению вагонным парком в апреле 2013 года был рассмотрен вопрос «О формировании позиции Рабочей группы по дальнейшему снижению количественного состава привлеченного ОАО «РЖД» вагонного парка собственности ОАО «ФГК» (парк ВСП)». Решение, принятое на Рабочей группе, было представлено Президиуму Партнерства для принятия итоговой позиции. Президиум решил, что необходимо дальнейшее снижение количественного состава привлеченного ОАО «РЖД» вагонного парка собственности ОАО «ФГК» (парк ВСП) с полным равномерным его сокращением до 01 июля 2013 года (протокол Президиума Партнерства от 19.04.13 г. № 04/2013).

Из-за увеличения общего количества железнодорожного подвижного состава, роста профицита парка полувагонов Рабочей группой по управлению вагонным парком совместно с Рабочей группой по законодательству рассматривался вопрос о введении регулирования общего количества подвижного состава на сети российских железных дорог отдельно по каждому типу вагонов.

Рабочая группа по законодательству провела обсуждение данного вопроса и оценку рисков введения ограничений на курсирование вагонов. На основе результатов данной работы Рабочая группа по управлению вагонным парком провела обсуждение возможных методик проведения расчетов

по определению потребного парка на сети российских железных дорог отдельно по каждому типу вагону. Кроме того, были определены ответственные исполнители для проведения расчетов с учетом прозрачности расчетов и справедливой процедуры нормирования для каждой операторской компании, а также этапы расчета:

1 этап – определение потребного количества подвижного состава по типам вагонов;

2 этап – возможная методика расчета квоты для каждого из операторов.

Участники Рабочей группы по управлению вагонным парком отметили высокий риск нарушения конкуренции между операторами при реализации любой методики расчета. Учитывая высокий риск нарушения конкуренции между компаниями и другие возникающие риски при проведении расчетов потребного парка и введения нормирования количества парка, допущенного к грузовой работе на сети, а также значительную трудоемкость работ по разработке, согласованию и внедрению методик расчета потребных парков по двум этапам, было принято решение считать дальнейшую проработку данного вопроса ресурсами Партнерства нецелесообразной.

В августе 2013 года на территории регионов Дальнего Востока России произошло катастрофическое наводнение, вызванное интенсивными затяжными осадками, что привело к последовательному увеличению уровня воды в реке Амур и к ее разливу. От наводнения пострадали более 180 тысяч человек, было подтоплено более 12 тысяч жилых домов.

Президент Российской Федерации В.В. Путин своим указом «О мерах по ликвидации последствий крупномасштабного наводнения на территориях Республики Саха (Якутия), Приморского и Хабаровского краев, Амурской и Магаданской областей, Еврейской автономной области» постановил обеспечить перевозку в необходимых объемах угля, товаров



первой необходимости, строительных материалов в пострадавшие от крупномасштабного наводнения районы.

В целях исполнения данного указа ОАО «РЖД» на договорной основе привлекло железнодорожный подвижной состав и контейнеры на условиях аренды. Процесс согласования договорных условий и процесс обеспечения вагонами перевозок грузов на Дальний Восток проходил при непосредственном участии Партнерства. На протяжении второй половины 2013 года существовала новая технология взаимодействия перевозчика, крупнейших операторов подвижного состава и Партнерства. Полученный опыт в дальнейшем позволит Рабочей группе по управлению вагонным парком разработать новую технологическую модель взаимодействия участников перевозочного процесса в целях решения возникающих социально-значимых проблем страны.

В конце 2013 года вопрос совершенствования модели управления вагонным парком был рассмотрен на совещании у заместителя Министра транспорта Российской Федерации А.С. Цыденова (протокол от 18.10.2013

г. № АЦ-76). В совещании приняли участие сотрудники Минтранса России, Ространснадзор, ФАЖТ, ОАО «РЖД», представители Партнерства, ОАО «ПГК» и ОАО «ФГК». В целях выполнения решений, принятых на данном совещании, Партнерством были сформулированы предложения, реализация которых позволит апробировать новую технологию управления вагонами:

1. Согласование и публикация направлений/опорных станций порожних вагонов для последующей переадресовки;
2. Оперативное принятие решений о переадресовке по заявлениям операторов;
3. Отмена платы за услугу по переадресовке грузов и собственных порожних вагонов;
4. Принятие решения о взыскании платы за перевозку порожних вагонов по завершении перевозки на фактической станции назначения.

В сложившихся условиях, без принятия изменений в нормативно-правовые акты железнодорожного транспорта, отражающих реальную систему взаимоотношений, и призна-

ния оператора подвижного состава полноценным участником перевозочного процесса, дальнейшее совершенствование технологии управления вагонным парком невозможно.

Основными направлениями деятельности Рабочей группы по управлению вагонным парком в 2014 году являются:

- участие в решении оперативных технологических вопросов;
- взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти и ОАО «РЖД» по выработке согласованной позиции и формированию новой технологии взаимодействия участников перевозочного процесса;
- формирование основных принципов и конкретных предложений по перечню мероприятий, направленных на сокращение сложившегося на сети профицита железнодорожного подвижного состава, в том числе с учетом обновления железнодорожного парка;
- подготовка предложений по увеличению доли перевозок грузов в инновационном подвижном составе.





# Российский рынок грузовых железнодорожных перевозок

Анализ тенденций  
развития на рынке  
услуг операторов  
железнодорожного  
подвижного состава  
в 2013 году

Ключевые показатели  
деятельности отрасли  
в 2013 году

Консолидация в отрасли



## АНАЛИЗ ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ НА РЫНКЕ УСЛУГ ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В 2013 ГОДУ

2013 год был сложным как для российской экономики в целом, так и, в частности, для железнодорожной отрасли. Накопившиеся технологические проблемы на фоне снижения темпов роста экономики и падения объемов погрузки заставили рынок говорить о необходимости поиска системных решений. Признание Правительством России нецелесообразности функционирования парка ВСП, попытки обсуждения проекта «локальных перевозчиков», профицит парка и меры по его снижению (продление срока службы вагонов и оптимизация количества вагонов на сети), снижение доходности операторского бизнеса фактически до грани рентабельности – все эти темы стали ключевыми в прошедшем 2013 году.

### В поисках модели управления

Задача любой технологии управления железнодорожными перевозками сводится к тому, чтобы обеспечить перемещение вагонов, по возможности улучшая соотношение порожнего и груженого пробега. С переходом к рыночной модели экономики, в ходе реформирования и либерализации отрасли, с появлением на сети частных операторских компаний комплексная услуга перевозки, ранее предоставляемая Министерством путей сообщения, разделилась на предоставление вагонов и выполнение их перевозки. Вместо единого центра управления перевозками на сети появились отдельные логистические центры множества операторских компаний. Однако эффективной технологии управления парком подвижного состава в условиях множественности операторов так и не было создано.

С момента фактической ликвидации инвентарного парка и передачи этих вагонов в ОАО «ФГК», участниками рынка обсуждались различные методы. Так, предложения ОАО «РЖД» по повышению эффективности управления

движением сводятся к частичному возврату к старой практике: выделение «стабилизационного» пула вагонов под непосредственное управление перевозчика. По мнению ОАО «РЖД», это позволит снизить нагрузку на инфраструктуру и нормализовать работу отрасли. Такой консолидированный пул вагонов существовал под аббревиатурой ВСП (вагоны собственные привлеченные) с 2011 и до середины 2013 года. Однако практика применения парка ВСП показала, что частичное решение технологических проблем за счет организации такого пула вагонов проходило в ущерб финансовому результату. Для перевозчика привлечение вагонов на условиях аренды в рамках схемы ВСП стало экономически невыгодным: по мере снижения рыночных ставок коммерческая привлекательность такого парка для клиентов исчерпала себя, и ОАО «РЖД» приняло решение о возврате вагонов в управление ОАО «ФГК».

Результатом частичного введения балансовой технологии управления парком стало ухудшение технологической ситуации на сети в целом в результате предоставления преференций парку перевозчика. Схема ВСП показала низкую экономическую эффективность использования для владельцев вагонов и ОАО «РЖД». К тому же жесткая фиксация ставок на предоставление привлеченного парка деформировала саму экономическую основу взаимодействия поставщиков услуг и их потребителей, поскольку стоимость предоставления вагона уже не являлась рыночным показателем, обеспечивающим баланс спроса и предложения. К лету 2013 года перевозчик отказался от привлечения вагонов в рамках схемы ВСП.

Однако уже в конце 2013 года ОАО «РЖД» снова вернулось к идее консолидации вагонов под своим управлением и объявило в начале 2014 года публичную оферту на технологический аутсорсинг порожних вагонов. К оферте присоединилось ОАО «ФГК».

Предложенная ОАО «РЖД» схема перемещения порожних вагонов на сети по технологическому аутсорсингу имеет свои положительные



сторонами. Документ впервые содержит положения об имущественной ответственности ОАО «РЖД» за исполнение обязательств, вводит индивидуальные технологические показатели, определяет каналы диспетчерского взаимодействия между оператором и перевозчиком. Тем не менее, схема взаимодействия, заложенная в основу такой оферты, может нести ряд рисков. Оферта разбивает услугу предоставления вагона на две составляющие: определение станции погрузки конкретного порожнего вагона и взаимодействие с заказчиком по согласованию коммерческих условий предоставления вагонов под погрузку. При этом нарушается целостность услуги по предоставлению подвижного состава. С одной стороны, ОАО «РЖД» определяет своим решением дату и станцию прибытия конкретного порожнего вагона под погрузку, соответственно, операторская компания теряет право определения станции назначения порожнего вагона. Таким образом, компетенция по логистике и оптимизации корреспонденций перевозки порожнего вагона перемещается к перевозчику, а значит, оператор, взяв на себя ответственность за своевременное и в полном объеме обеспечение грузовладельца подвижным составом, передает исполнение

взятых на себя обязательств третьему лицу – ОАО «РЖД». С другой стороны, ОАО «РЖД» не участвует в согласовании с грузовладельцем коммерческих условий предоставления вагона и, соответственно, не несет ответственности перед грузовладельцем за своевременное обеспечение подвижным составом.

Кроме того, в течение 2013 года ОАО «РЖД» пыталось на системном уровне решить накопившиеся проблемы путем внедрения Единого сетевого технологического процесса (ЕСТП), утвержденного в декабре 2012 года. Слабым местом данной модели является принцип жесткого месячного календарного планирования. Грузоотправитель зачастую не может четко спланировать график своих отгрузок в силу волатильности внешних, экспортных рынков.

По мнению экспертов Партнерства, необходимо применять скользящее недельное планирование с глубиной три-четыре недели. При этом в отношении первой недели должно применяться жесткое календарное, а в отношении последней – объемное планирование.

К ситуационным решениям по совершенствованию технологии управления парком можно отнести расширение маршрутизации и практики переадресации порожних вагонов в пути следования (переадресовка

вагонов без платы, внесение провозной платы после окончания перевозки, маршрутизация и переадресовка отцепленных от маршрута вагонов и основной отправки и др), а также повышение качества планирования вагонопотоков.

### Локомотивные инвестиции

Вопрос обновления локомотивного парка уже давно является одним из основных на повестке дня: износ тягового подвижного состава снижает среднюю скорость перемещения грузов на всей сети, что приводит к переизбытку вагонов на сети. Для того, чтобы перевозить их по назначению, нужно еще больше локомотивов, что кумулятивно увеличивает дефицит исправной тяги.

Сегодня на один локомотив приходится в среднем около 90 вагонов при средней длине поезда в 71 вагон, т.е. дефицит тягового подвижного состава достигает 20%. В среднем порожние вагоны ожидают исправного локомотива около 80 часов. В 2008 году количество неисправных локомотивов в 2,5 раза превышало норму, в июле 2013 года норма была превышена уже в 4,2 раза, около 15% локомотивного парка ОАО «РЖД» постоянно находится в ремонте. Если по данным отчета ОАО «РЖД» за 2011 год износ локомотивов в среднем составлял 74,9%, то в октябре 2013 года

первый вице-президент ОАО «РЖД» Владимир Морозов озвучил цифру уже в 83%.

В целом, согласно данным ОАО «РЖД», в 2013 году компанией было закуплено 804 локомотива на общую сумму 83,5 млрд рублей. Из них количество грузовых локомотивов составляет 663 единицы, в том числе 321 магистральный электровоз, 138 магистральных тепловозов и 204 маневровых. Всего в парке компании в настоящее время – более 20 тыс. локомотивов.

В конце января 2014 года глава компании Владимир Якунин сообщил на встрече с премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым, что в течение 2014 – 2020 годов ОАО «РЖД» планирует закупить более 5 тыс. локомотивов – 700-725 штук ежегодно.

Парк магистральных локомотивов в собственности частных операторов подвижного состава сегодня невелик, насчитывает около 200 единиц, в настоящее время действует около 90 маршрутов, где работают частные локомотивы. Они возят грузы либо собственными поездными формированиями (СПФ), либо сданы в аренду ОАО «РЖД», но при этом задействованы преимущественно в маршрутных перевозках вагонов владельца локомотива. Наиболее крупных операторов собственной тяги пока три: холдинг



Globaltrans (в собственности 75 локомотивов), группа «НефтеТрансСервис» (50 локомотивов) и ООО «Трансойл» (39 локомотивов). Кроме того, небольшим парком магистральных локомотивов - от трех до десяти единиц - владеют частные компании ОТЭКО, «Транс-гарант» и некоторые другие игроки железнодорожного рынка.

Операторское сообщество готово вкладывать частные средства в локомотивный парк: до 2020 года объем инвестиций может составить 400 млрд руб., то есть в среднем более 50 млрд руб. ежегодно. Это сопоставимо с расходами монополии на те же цели: инвестиционной программой ОАО «РЖД» на 2014 год предусмотрено 76,1 млрд рублей на приобретение тягового подвижного состава, всего планируется закупить 629 новых локомотивов, из них 352 электровоза и 277 тепловозов.

В августе 2013 года ОАО «РЖД» представило транспортному рынку свое видение решения проблемы нехватки локомотивной тяги. Выпускать частные поезда на магистральные пути в масштабах сети и запускать конкуренцию по модели «на маршруте» монополия считает нецелесообразным: по мнению ОАО «РЖД» операторы будут стремиться возить своими локомотивами только наиболее доходные грузы, и что только на 15–16 маршрутах частники смогут «изъять» из выручки монополии порядка 20 млрд руб. В конечном итоге ОАО «РЖД» останется с невыгодными маршрутами, где высокая себестоимость перевозки, и потеряет доходную базу для развития инфраструктуры. В компании считают, что операторам нужно создать сопоставимые с монополией условия: выдать оператору в управление участок инфраструктуры и поставить перед ними задачу перевозить все предъявляемые к перевозке грузы по регулируемым государством тарифам. В этом случае конкуренция между частными операторами будет осуществляться через тендер, на котором они смогут получить в монопольное управление не транзитные (то есть тупиковые) железнодорожные ветки и затем приобрести для их обслуживания локомотивный



парк. ОАО «РЖД» отобрали 12 таких тупиковых маршрутов и предложили их на рассмотрение правительству и операторам осенью 2013 года.

Однако, по мнению Партнерства, предложенные участки являются малодеятельными (месячные колебания объемов перевозок составляют около 25%), на них перевозятся преимущественно низкодоходные и сезонные грузы (щебень, лес), пункты технического обслуживания локомотивов находятся далеко за пределами полигонов их курсирования. Все это приведет к росту срока окупаемости локомотива за срок, превышающий 20 лет.

В октябре 2013 года тема либерализации локомотивной тяги в России вышла на самый высокий уровень на совещании с президентом РФ Владимиром Путиным в Тобольске, которое было приурочено к открытию нового завода «Сибур» по производству полипропилена. Президентское поручение, содержащееся в протоколе совещания в Тобольске, предписывает правительству проработать совместно ОАО «РЖД» «вопрос целесообразности эксплуатации локомотивного парка, принадлежащего частным транспортным компаниям, на инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования» до 31 декабря 2013 года. Решить вопрос о целесообразности создания конкуренции среди перевозчиков государство должно было в 2010

году, но затем было принято решение о продлении четвертого этапа структурных реформ до 2015 года. Предполагалось, что к концу 2015 года на железной дороге должны быть проведены реальные эксперименты по допуску к работе на инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования частных перевозчиков, обслуживающих отдельные маршруты перевозок грузов. Проведение такого эксперимента позволит отработать технологическую и экономическую модели работы частных перевозчиков с тем, чтобы затем, на основании полученных результатов, можно было принять окончательное решение по вопросу либерализации локомотивной тяги. Утвержденный план реформы обязывает чиновников запустить эксперименты по обеим моделям конкуренции одновременно, а не только вариант конкуренции «за маршрут» на тупиковых малодеятельных ветках. Частный бизнес готов работать в любой модели: дефицит локомотивов разрушает экономику эксплуатации грузовых вагонов. По состоянию на конец 2013 эксперименты по допуску частных перевозчиков не начаты.

#### Когда профицит хуже дефицита...

Продолжившийся рост профицита вагонов относительно предъявляемых к перевозке объемов грузов, пропускной и перерабатывающей способностей инфраструктуры в 2013 году стал непо-

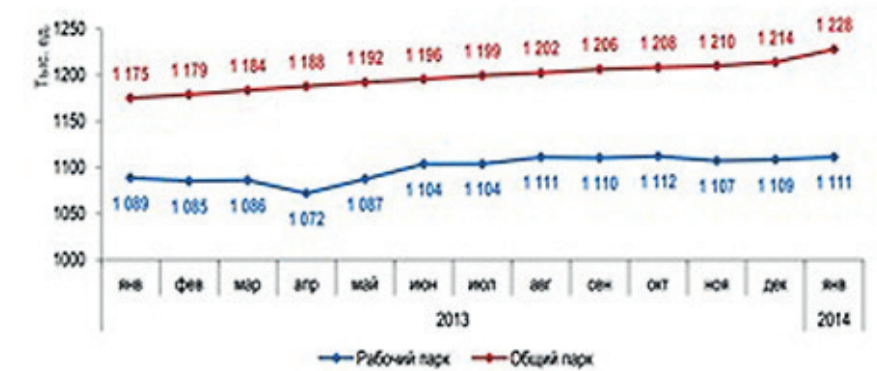


График 1: Количество вагонов на сети ОАО «РЖД» (по данным Информационно-аналитического центра Партнерства).

стут затраты ОАО «РЖД» на постоянное перемещение излишнего парка вагонов. Операторы предложили провести расчеты и определить, сколько вагонов максимально должно быть в инфраструктуре с учетом ее развития, а также объема предъявляемых к перевозке грузов. Вагоны сверх установленного максимального предела не должны допускаться Федеральным агентством железнодорожного транспорта в инфраструктуру. Рост количества вагонов в таком случае будет возможен только при росте объемов перевозок и развитии инфраструктуры.

Весной 2014 года было принято решение направить в Правительство России предложение об установлении временного технического моратория на предоставление сетевых номеров новым грузовым вагонам, за исключением инновационных вагонов или приобретаемых для замены списанных. При наличии существенного профицита

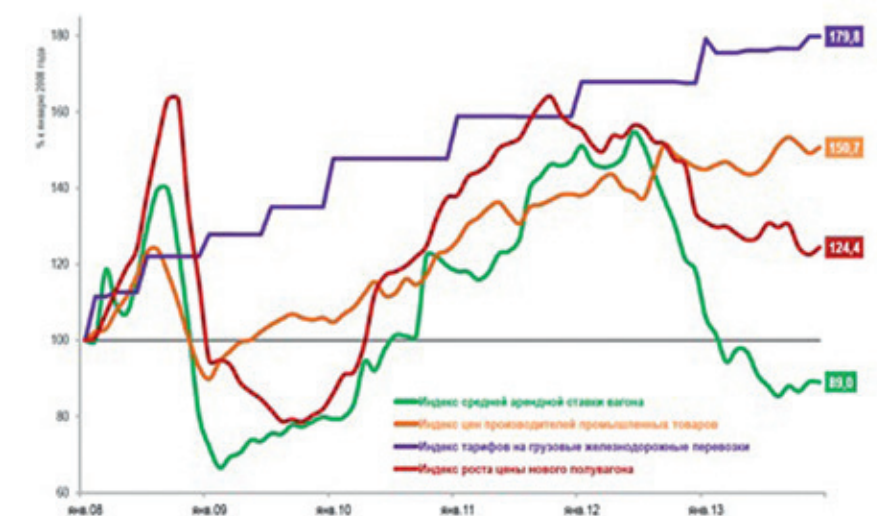
поступление новых вагонов на инфраструктуру ОАО «РЖД» должно происходить только в увязке со списанием старого парка того же рода подвижного состава или приобретением новых инновационных вагонов.

Также одной из мер, которые бы позволили ограничить количество грузового подвижного состава на сети, является запрет на продление срока службы грузовых вагонов с истекшим сроком службы. В конце 2012 года вагоностроители вышли к премьер-министру Дмитрию Медведеву с просьбой запретить продление срока службы вагонов. В обращении говорилось, что решение о продлении было принято «в качестве временной меры» из-за дефицита грузовых вагонов в конце 1990-х гг. Сейчас дефицита на сети уже нет, и даже наоборот, заводы могут быть уже в 2013 году сильно недогружены. В дальнейшем «из-за крайне тяжелой ситуации» с безопасностью движения

средственно влиять на эффективность и конкурентоспособность железнодорожного транспорта, саму экономику операторского бизнеса.

По данным Партнерства, парк грузовых вагонов в минувшем году увеличился на 43 тыс. единиц, до 1,2 тыс. единиц, в том числе - 551 тыс. полувагонов (рост на 16 тыс. единиц). Спрос грузоотправителей на подвижной состав полностью удовлетворен, при этом количество подвижного состава продолжает увеличиваться. Ежемесячное производство грузовых вагонов составляет свыше 5,5 тыс. единиц, основная часть которых поступает на инфраструктуру ОАО «РЖД», при этом большинство производимых вагонов не относится к инновационному подвижному составу. Профицит, по расчетам ОАО «РЖД», к 4 кварталу 2013 года составил 290 тыс. вагонов и наблюдается в сегменте наиболее массовых родов подвижного состава. В течение 2013 года в операторском сообществе продолжалась дискуссия о необходимости применения административных рычагов для стабилизации ситуации на сети.

В качестве одной из мер, операторы предложили рассмотреть вопрос введения механизма квотирования номеров вагонов. В частности, операторы указывали на то, что избыток вагонов создает колоссальную нагрузку на железнодорожную систему, при этом падает скорость доставки грузов, ра-





### Погрузка по отдельным видам грузов в 2013 году (по данным ОАО «РЖД»)

Вид груза	Погрузка в 2013 г., млн тонн	% к 2012 г.
Уголь	310,8	+1
Кокс	11,5	-9,6
Нефть и нефтепродукты	250,3	-3,1
Руда железная и марганцевая	110,7	+0,7
Черные металлы	70,1	-4,5
Лом черных металлов	16,7	-7,7
Химические и минеральные удобрения	47	+4,2
Цемент	34,4	-1,6
Лесные грузы	35,7	-1,6
Зерно и продукты перемола	13,8	-22,4
Строительные грузы	170,2	-5,7
Руда цветная и серное сырье	20,6	-7,3
Химикаты и сода	26,2	-6,7
Промышленное сырье и формовочные материалы	34,1	-4,2

рассмотреть вопрос о запрете многократного продления срока службы грузовых вагонов предложил и глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин. В результате, согласно решению Президента России, было одобрено предложение Минпромторга России по увеличению срока службы вагонов максимум на 5 лет в исключительных случаях.

Первоначально ожидалось, что вопрос будет решен на «вагонной» комиссии Совета по железнодорожному транспорту СНГ в феврале 2013 года. Однако решения не последовало, а к маю 2013 года в Правительстве России созрел план мероприятий для «обеспечения безопасности подвижного состава»: ключевым его элементом стало временное разрешение на продление срока службы вагонов лишь на 1 год - до разработки положения о продлении – «на принципах определения остаточно-

го ресурса» вагона. В майской версии документа предлагалось продлевать срок службы вагона не более чем на половину срока, установленного изготовителем (сейчас в среднем 20 лет, у цистерны - 30 лет). К осени проект был доработан: предлагалось, продляя срок службы вагонов более чем на 5 лет, через 3 года проводить повторную «оценку их технического состояния». Однако в итоге решение вопроса было отложено до августа 2014 года, когда должен вступить в силу технический регламент Таможенного союза.

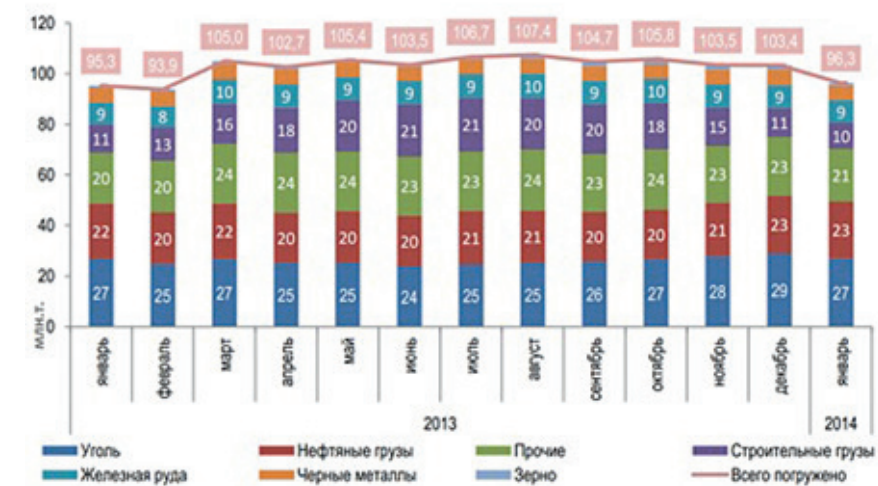
**Экономика операторского бизнеса**  
Вследствие глубокого профицита подвижного состава, сложившегося еще во втором полугодии 2012 года, и высокой ценовой конкуренции между операторскими компаниями, стоимость услуг по предоставлению полувагонов снизи-

лась в 1,5 раза. Наблюдавшееся с осени 2012 года резкое снижение суточной доходности от оперирования полувагонами с 1100 – 1300 руб. за вагон в сутки и дальнейшая стабилизация с декабря 2012 года и на протяжении всего 2013 года на уровне 700 – 750 руб. за вагон в сутки стало экономическим ограничителем роста количества рабочего парка. Это стало стимулом для перехода операторов к широкому применению практики консервации вагонов.

Для оператора в 2013 году становилось все сложнее покрывать расходы по содержанию вагона при сохранении ранее закрепленных договором коммерческих условий его предоставления клиенту. Грузоотправителям это принесло существенные осложнения с точки зрения обеспечения вагонами, прежде всего, из-за задержек в пути следования порожняка. Из-за роста оборота минимальная цена предоставления полувагона выросла в 2013 году в среднем по рынку на 10%, а потребный парк – на 7%, несмотря на падение погрузки на 3%. То есть рост оборота вагона привел к повышению спроса на закупку «лишних» вагонов.

При этом стоимость ремонта в среднем за последние пять лет выросла на 300%. Дело в том, что, помимо роста цен на вагоны, в течение 2010–2013 годов стоимость дорогостоящих литых деталей для ремонта подвижного состава выросла в четыре раза. Так, согласно прейскуранту дочерних вагоноремонтных предприятий ОАО «РЖД» (ВРК-1, ВРК-2 и ВРК-3), стоимость новой боковой рамы для ремонта в 2013 году составляла 103–131 тыс. рублей без НДС, надрессорной балки – 106–131 тыс. рублей. Указанные предприятия занимают около 70% в общем количестве ремонтных компаний сети российских железных дорог.

Профицит и замедление среднесуточной скорости продвижения груженых и порожних вагонов «вымыл» инвестиционную составляющую из получаемой операторами суточной доходности. В условиях, сложившихся на рынке в 2013 году, операторские компании могли генерировать по-



ложительный денежный поток только при условии, что в структуре их праков доля лизинговых вагонов с разумным сроком окупаемости (не более 10 лет) не превышала 20-30%.

Ожидается, что в 2014 году профицит вагонов сохранится, и динамика потонных ставок будет в основном зависеть от среднесуточной скорости продвижения груженых и порожних вагонов.

### КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОТРАСЛИ В 2013 ГОДУ

Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2013 году составила 1,237 млрд тонн, что на 2,8% меньше, чем за предыдущий год. Согласно статистике, погрузка большинства грузов как во внутрироссийском, так и в экспортном сообщении сократилась. Среди причин: негативное влияние конъюнктуры на товарных рынках, замедление темпов экономического роста, а также проблемы в организации перевозочного процесса.

Грузооборот в 2013 году составил 2195,8 млрд тарифных тонно-км (-1,2%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии - 2812,8 млрд тонно-км (+1,1%).

Доля экспортных перевозок через пограничные переходы в 2013 году повысилась на 1% по сравнению с 2012 годом и составила 44%, доля экспорта через припортовые станции – соответственно 56%. В структуре экспортных перевозок в направлении морских портов России наибольший объем пришелся на Северо-Западный регион – 46%, Дальневосточный бассейн

занимает 30%, порты Юга – 24%.

Перевозки грузов в контейнерах составили 2095 тыс. ДФЭ, что превышает уровень 2012 года на 3%. Основной прирост пришелся на перевозки в международном сообщении: экспорт увеличился на 7%, импорт – на 10%. Во внутреннем сообщении рост составил всего 1%.

### КОНСОЛИДАЦИЯ В ОТРАСЛИ

В 2013 году было заключено несколько сделок по купле-продаже железнодорожных операторов.

Так, еще в начале года холдинг Globaltrans закрыл сделку по покупке у Магнитогорского металлургического

комбината компании ООО «ММК-Транс» (после проведения ребрендинга переименованный в «Стилтранс»), весной ООО «ЗапСиб-Транссервис» приобрел кэптивного оператора Кузбасской топливной компании «Кузбасскую транспортную компанию», а в октябре 2013 года ОАО «ПГК» приобрела у «Северстали» компанию «Стальтранс».

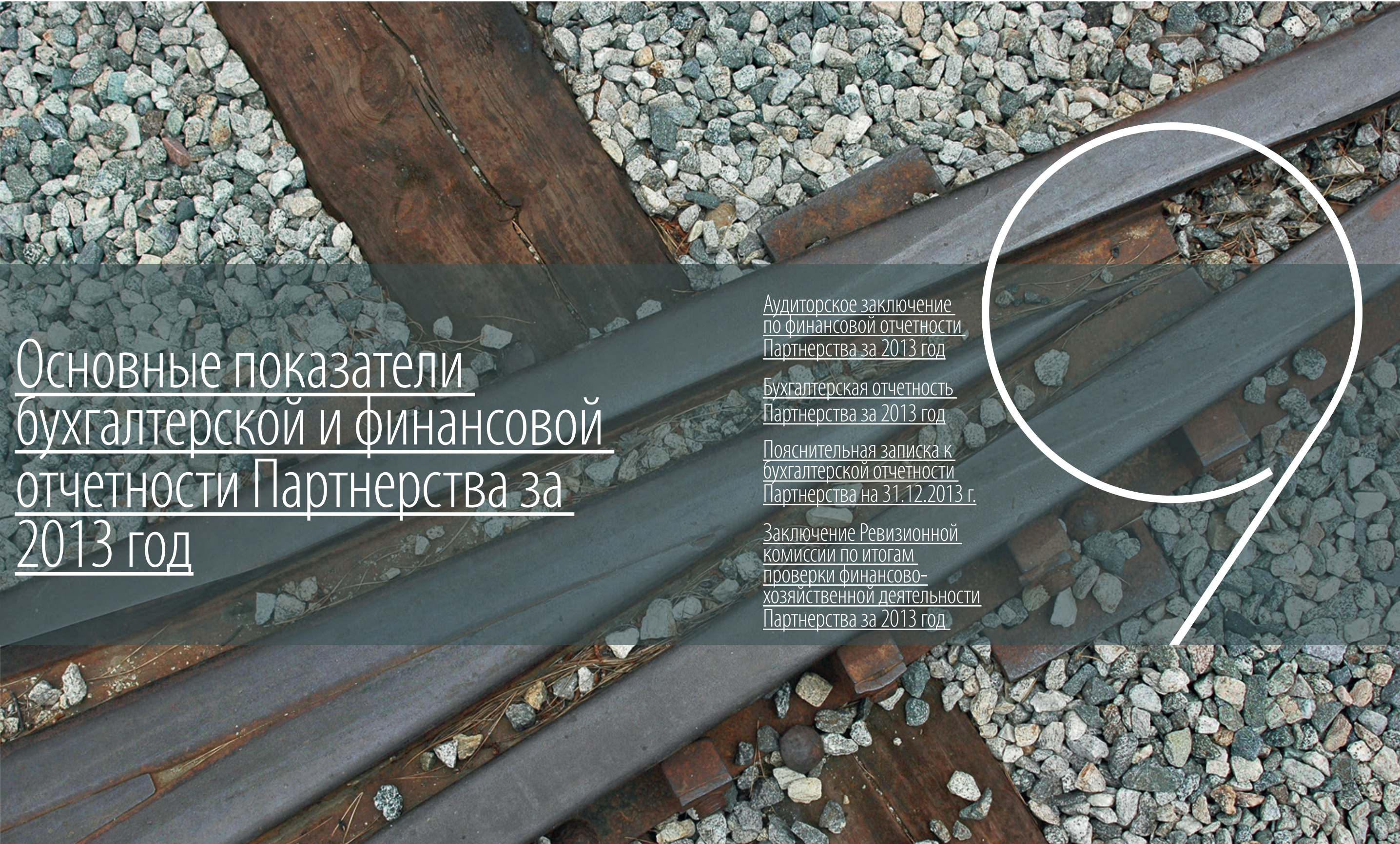
ЗАО «ЗР», владеющее 5,5 тыс. вагонов, вошло в состав группы компаний «РейлТрансХолдинг», осуществляющей свою деятельность на территории России, Украины, Казахстана и стран Балтии. Сделка была закрыта осенью 2013 года.

Также в течение 2013 года проходил процесс консолидации транспортных активов ОАО «СГ-транс». Окончательно о завершении процесса объединения ОАО «СГ-транс» с ЗАО «Финансовый альянс» было объявлено в январе 2014 года. В результате объединения компаний под брендом «СГ-транс» сформирован универсальный оператор железнодорожных перевозок, управляющий парком численностью более 35 тыс. вагонов.

### Крупнейшие сделки M&A по покупке операторов в 2013 году (открытые источники)

Оператор	Покупатель	Парк вагонов (2013 г., единиц)	Стоимость (млрд рублей)
«СИБУР-Транс»	Rail Garant	4 300	11,5
Кузбасская транспортная компания	«ЗапСиб-Транссервис»	свыше 3 000	7,3 – 8,6
«ММК-Транс»	Globaltrans	3 500	около 7,5
«Стальтранс»	Первая грузовая компания	800	около 5,3 (160 млн. долларов США)
«ЗР»	«РейлТрансХолдинг»	5500	4,5
«Транслес»	Холдинг «Рустранском»	8 200	3





# Основные показатели бухгалтерской и финансовой отчетности Партнерства за 2013 год

Аудиторское заключение  
по финансовой отчетности  
Партнерства за 2013 год

Бухгалтерская отчетность  
Партнерства за 2013 год

Пояснительная записка к  
бухгалтерской отчетности  
Партнерства на 31.12.2013 г.

Заключение Ревизионной  
комиссии по итогам  
проверки финансово-  
хозяйственной деятельности  
Партнерства за 2013 год



# Аудиторское заключение по финансовой отчетности Партнерства за 2013 год



## АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

### АДРЕСАТ

Учредителям Саморегулируемой организации Некоммерческого партнерства «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава».

### СВЕДЕНИЯ ОБ АУДИРУЕМОМ ЛИЦЕ

Саморегулируемая организация Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»

ОГРН 1097799011892. Свидетельство серия 77 № 013915888 выдано Межрайонной ИФНС № 46 по г. Москве от 21.06.2010  
105082, г. Москва, Спартаковская площадь, д. 16/15, стр. 6.

### СВЕДЕНИЯ ОБ АУДИТОРЕ

ЗАО «Что делать Аудит»

ОГРН 1027739779506 Свидетельство серия 77 № 007298396 выдано Межрайонной ИМНС РФ №39 по городу Москве 15.12.2002  
127083 Москва, ул. Мишина, д.56 Тел/факс (495) 784-77-37  
Член СРО НП «Аудиторская Палата России». ОРНЗ 10201000533

*Мы провели аудит прилагаемой бухгалтерской (финансовой) отчетности СРО НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава», состоящей из бухгалтерского баланса по состоянию на 31 декабря 2013 года, отчета о финансовых результатах, отчета о движении денежных средств за 2013 год, отчета о целевом использовании полученных средств за 2013 год, других приложений к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах.*

### ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АУДИРУЕМОГО ЛИЦА ЗА БУХГАЛТЕРСКУЮ (ФИНАНСОВУЮ) ОТЧЕТНОСТЬ

Руководство Аудируемого лица несет ответственность за составление и достоверность указанной бухгалтерской (финансовой) отчетности в соответствии с российскими правилами составления бухгалтерской (финансовой) отчетности и за систему внутреннего контроля, необходимую для составления бухгалтерской отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок.

ЗАО «Что делать Аудит»  
Аудиторское заключение СРО НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»

## ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АУДИТОРА

Наша ответственность заключается в выражении мнения о достоверности бухгалтерской (финансовой) отчетности на основе проведенного нами аудита. Мы проводили аудит в соответствии с федеральными стандартами аудиторской деятельности. Данные стандарты требуют соблюдения применимых этических норм, а также планирования и проведения аудита таким образом, чтобы получить достаточную уверенность в том, что бухгалтерская (финансовая) отчетность не содержит существенных искажений.

Аудит включал проведение аудиторских процедур, направленных на получение аудиторских доказательств, подтверждающих числовые показатели в бухгалтерской (финансовой) отчетности и раскрытие в ней информации. Выбор аудиторских процедур является предметом нашего суждения, которое основывается на оценке риска существенных искажений, допущенных вследствие недобросовестных действий или ошибок. В процессе оценки данного риска нами рассмотрена система внутреннего контроля, обеспечивающая составление и достоверность бухгалтерской (финансовой) отчетности, с целью выбора соответствующих аудиторских процедур, но не с целью выражения мнения об эффективности системы внутреннего контроля.

Аудит также включал оценку надлежащего характера применяемой учетной политики и обоснованности оценочных показателей, полученных руководством Аудируемого лица, а также оценку представления бухгалтерской (финансовой) отчетности в целом.

Мы полагаем, что полученные в ходе аудита аудиторские доказательства дают достаточные основания для выражения мнения о достоверности бухгалтерской (финансовой) отчетности.

## МНЕНИЕ

По нашему мнению, бухгалтерская (финансовая) отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение СРО НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» по состоянию на 31 декабря 2013 года, результаты ее финансово-хозяйственной деятельности и движение денежных средств за 2013 год в соответствии с российскими правилами составления бухгалтерской (финансовой) отчетности.

Директор по аудиту  
ЗАО «Что делать Аудит»  
Ефимова Татьяна Сергеевна



28 февраля 2014 года

ЗАО «Что делать Аудит»  
Аудиторское заключение СРО НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»



# Бухгалтерская отчетность Партнерства за 2013 год

Бухгалтерский баланс на 31 декабря 2013 г.		Коды			
Организация	Соморегулируемая организация Некоммерческое партнерство "Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава"	Форма по ОКУД	0710001		
Идентификационный номер налогоплательщика		Дата (число, месяц, год)	31	12	2013
Вид экономической деятельности	Деятельность профессиональных организаций	по ОКПО	62184157		
Организационно-правовая форма / форма собственности	Некоммерческие партнерства / Частная собственность	ИНН	7701054261		
Единица измерения:	в тыс. рублей	по ОКВЭД	91.12		
Местонахождение (адрес)	105082, Москва г, Москва, Спартаковская пл., дом № 16/15, кв. стр. 6	по ОКФС	96	16	
		по ОКЕИ	384		

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2013 г.	На 31 декабря 2012 г.	На 31 декабря 2011 г.
	<b>АКТИВ</b>				
	<b>I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>				
	Нематериальные активы	1110	707	707	707
	в том числе:				
	Фирменный стиль		120	120	120
	Web-сайт		587	587	587
	Результаты исследований и разработок	1120	-	-	-
	Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-
	Материальные поисковые активы	1140	-	-	-
	Основные средства	1150	1 567	1 514	1 037
	Доходные вложения в материальные ценности	1160	900	900	900
	в том числе:				
	Вклад в УК другой организации		900	900	900
	Финансовые вложения	1170	-	-	-
	Отложенные налоговые активы	1180	-	-	-
	Прочие внеоборотные активы	1190	-	-	-
	Итого по разделу I	1100	3 174	3 121	2 644
	<b>II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>				
	Запасы	1210	5	2	2
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	-	-	-
	Дебиторская задолженность	1230	10 220	7 392	1 408
	в том числе:				
	Расчеты с поставщиками и подрядчиками	12301	139	1 750	204
	Расчеты с подотчетными лицами	12302	5	-	-
	Расчеты по текущим членским взносам		7 249	3 522	904
	Расчеты по целевым членским взносам		2 627	1 920	300
	Расчеты по взносам в компенсационный фонд		200	200	-
	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	-	-	-
	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	26 889	26 832	16 495
	Прочие оборотные активы	1260	-	-	-
	Итого по разделу II	1200	37 114	34 226	17 905
	<b>БАЛАНС</b>	1600	40 288	37 347	20 549

Форма 0710001 с.2

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2013 г.	На 31 декабря 2012 г.	На 31 декабря 2011 г.
	<b>ПАССИВ</b>				
	<b>III. ЦЕЛЕВОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ</b>				
	Целевой фонд	1310	-	-	-
	Целевой капитал	1320	-	-	-
	Целевые средства	1350	30 906	29 423	14 622
	в том числе:				
	Текущие членские взносы		14 657	15 478	11 197
	Целевые членские взносы		12 249	13 945	3 425
	Фонд Президиума		4 000	-	-
	Фонд недвижимого и особо ценного движимого имущества	1360	2 274	2 221	1 744
	Резервный и иные целевые фонды	1370	4 300	3 900	3 200
	в том числе:				
	Компенсационный фонд		4 300	3 900	3 200
	Итого по разделу III	1300	37 480	35 544	19 566
	<b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>				
	Заемные средства	1410	-	-	-
	Отложенные налоговые обязательства	1420	-	-	-
	Оценочные обязательства	1430	-	-	-
	Прочие обязательства	1450	-	-	-
	Итого по разделу IV	1400	-	-	-
	<b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>				
	Заемные средства	1510	-	-	-
	Кредиторская задолженность	1520	271	199	449
	в том числе:				
	Расчеты с поставщиками и подрядчиками	15201	121	165	48
	Расчеты по налогам и сборам	15202	23	4	1
	Расчеты с персоналом по оплате труда	15203	127	-	-
	Расчеты с подотчетными лицами	15204	-	30	-
	Расчеты с разными дебиторами и кредиторами	15205	-	-	400
	Доходы будущих периодов	1530	-	-	-
	Оценочные обязательства	1540	2 537	1 604	534
	Прочие обязательства	1550	-	-	-
	Итого по разделу V	1500	2 808	1 803	983
	<b>БАЛАНС</b>	1700	40 288	37 347	20 549



Руководитель  
(подпись)

Королев Дмитрий Олегович  
(расшифровка подписи)

Главный бухгалтер  
(подпись)

Злобина Ольга Михайловна  
(расшифровка подписи)

25 февраля 2014 г.



**Отчет о финансовых результатах  
за Январь - Декабрь 2013г.**

Организация	Соморегулируемая организация Некоммерческое партнерство "Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава"	Форма по ОКУД	0710002		
Дата (число, месяц, год)		по ОКПО	31	12	2013
Идентификационный номер налогоплательщика		ИНН	7701054261		
Вид экономической деятельности	Деятельность профессиональных организаций	по ОКВЭД	91.12		
Организационно-правовая форма / форма собственности	Некоммерческие партнерства / Частная собственность	по ОКФС / ОКФС	96	16	
Единица измерения:	в тыс. рублей	по ОКЕИ	384		

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2013г.	За Январь - Декабрь 2012г.
	Выручка	2110	-	-
	Себестоимость продаж	2120	-	-
	Валовая прибыль (убыток)	2100	-	-
	Коммерческие расходы	2210	-	-
	Управленческие расходы	2220	-	-
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	-	-
	Доходы от участия в других организациях	2310	-	-
	Проценты к получению	2320	-	-
	Проценты к уплате	2330	-	-
	Прочие доходы	2340	-	-
	Прочие расходы	2350	-	-
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	-	-
	Текущий налог на прибыль	2410	-	-
	в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421	-	-
	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430	-	-
	Изменение отложенных налоговых активов	2450	-	-
	Прочее	2460	-	-
	Чистая прибыль (убыток)	2400	-	-

Форма 0710002 с.2

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2013г.	За Январь - Декабрь 2012г.
	<b>СПРАВОЧНО</b>			
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	-	-
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520	-	-
	Совокупный финансовый результат периода	2500	-	-
	Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900	-	-
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910	-	-

Руководитель  
  
(подпись)

Королев Дмитрий  
Олегович  
(расшифровка подписи)

Главный бухгалтер  
  
(подпись)

Злобина Ольга Михайловна  
(расшифровка подписи)

25 февраля 2014 г.



**Отчет о движении денежных средств  
за Январь - Декабрь 2013г.**

Организация	Соморегулируемая организация Некоммерческое партнерство "Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава"	Форма по ОКУД	0710004
Идентификационный номер налогоплательщика		Дата (число, месяц, год)	31 12 2013
Вид экономической деятельности	Деятельность профессиональных организаций	по ОКПО	62184157
Организационно-правовая форма / форма собственности	Некоммерческое партнерство / Частная собственность	ИНН	7701054261
Единица измерения:	в тыс. рублей	по ОКВЭД	91.12
		по ОКФС	96 16
		по ОКЕИ	384

Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2013г.	За Январь - Декабрь 2012г.
<b>Денежные потоки от текущих операций</b>			
Поступления - всего	4110	49 621	61 399
в том числе:			
от продажи продукции, товаров, работ и услуг	4111	-	-
арендных платежей, лицензионных платежей, роялти, комиссионных и иных аналогичных платежей	4112	-	-
от перепродажи финансовых вложений	4113	-	-
Вступительные взносы	4114	520	780
Текущие членские взносы	4115	45 803	46 949
Взносы в компенсационный фонд	4116	400	500
Целевые членские взносы	4117	2 898	13 170
прочие поступления	4119	-	-
Платежи - всего	4120	(49 511)	(49 374)
в том числе:			
поставщикам (подрядчикам) за сырье, материалы, работы, услуги	4121	(15 293)	(20 895)
в связи с оплатой труда работников	4122	(28 289)	(23 597)
процентов по долговым обязательствам	4123	-	-
налога на прибыль	4124	-	-
иные налоги и сборы	4125	(5 629)	(4 582)
Членство в области межгосударственного регулирования деятельности в области транспорта	4126	(300)	(300)
прочие платежи	4129	-	-
Сальдо денежных потоков от текущих операций	4100	110	12 025
<b>Денежные потоки от инвестиционных операций</b>			
Поступления - всего	4210	-	-
в том числе:			
от продажи внеоборотных активов (кроме финансовых вложений)	4211	-	-
от продажи акций (долей участия) в других организациях	4212	-	-
от возврата предоставленных займов, от продажи долговых ценных бумаг (прав требования денежных средств к другим лицам)	4213	-	-
дивидендов, процентов по долговым финансовым вложениям и аналогичных поступлений от долевого участия в других организациях	4214	-	-
	4215	-	-
прочие поступления	4219	-	-
Платежи - всего	4220	(53)	(1 688)
в том числе:			
в связи с приобретением, созданием, модернизацией, реконструкцией и подготовкой к использованию внеоборотных активов	4221	(53)	(1 288)
в связи с приобретением акций (долей участия) в других организациях	4222	-	(400)
в связи с приобретением долговых ценных бумаг (прав требования денежных средств к другим лицам), предоставление займов другим лицам	4223	-	-
процентов по долговым обязательствам, включаемым в стоимость инвестиционного актива	4224	-	-
	4225	-	-
прочие платежи	4229	-	-
Сальдо денежных потоков от инвестиционных операций	4200	(53)	(1 688)

Форма 0710004 с.2

Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2013г.	За Январь - Декабрь 2012г.
<b>Денежные потоки от финансовых операций</b>			
Поступления - всего	4310	-	-
в том числе:			
получение кредитов и займов	4311	-	-
денежных вкладов собственников (участников)	4312	-	-
от выпуска акций, увеличения долей участия	4313	-	-
от выпуска облигаций, векселей и других долговых ценных бумаг и др.	4314	-	-
	4315	-	-
прочие поступления	4319	-	-
Платежи - всего	4320	-	-
в том числе:			
собственникам (участникам) в связи с выкупом у них акций (долей участия) организации или их выходом из состава участников	4321	-	-
на выплату дивидендов и иных платежей по распределению прибыли в пользу собственников (участников)	4322	-	-
в связи с погашением (выкупом) векселей и других долговых ценных бумаг, возврат кредитов и займов	4323	-	-
	4324	-	-
прочие платежи	4329	-	-
Сальдо денежных потоков от финансовых операций	4300	-	-
Сальдо денежных потоков за отчетный период	4400	57	10 337
Остаток денежных средств и денежных эквивалентов на начало отчетного периода	4450	26 832	16 495
Остаток денежных средств и денежных эквивалентов на конец отчетного периода	4500	26 889	26 832
Величина влияния изменений курса иностранной валюты по отношению к рублю	4490	-	-



Руководитель  
(подпись)

Королев Дмитрий Олегович  
(расшифровка подписи)

Главный бухгалтер  
(подпись)

Злобина Ольга Михайловна  
(расшифровка подписи)

25 февраля 2014 г.



**Отчет о целевом использовании полученных средств  
за Январь - Декабрь 2013г.**

Организация	Соморегулируемая организация Некоммерческое партнерство "Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава"	Форма по ОКУД	0710006
Идентификационный номер налогоплательщика		Дата (год, месяц, число)	2013 12 31
Вид экономической деятельности	Деятельность профессиональных организаций	по ОКПО	62184157
Организационно-правовая форма / форма собственности	Некоммерческие партнерства / Частная собственность	ИНН	7701054261
Единица измерения:	в тыс. рублей	по ОКВЭД	91.12
		по ОКФС / ОКФС	96 16
		по ОКЕИ	384

Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2013г.	За Январь - Декабрь 2012г.
Остаток средств на начало отчетного года	6100	33 323	17 822
Поступило средств			
Вступительные взносы	6210	520	910
Членские взносы	6215	49 526	49 436
Целевые взносы	6220	3 594	14 790
Добровольные имущественные взносы и пожертвования	6230	-	-
Прибыль от предпринимательской деятельности организации	6240	-	-
Прочие	6250	400	700
<b>Всего поступило средств</b>	<b>6200</b>	<b>54 040</b>	<b>65 836</b>
Использовано средств			
Расходы на целевые мероприятия	6310	(9 222)	(12 683)
в том числе:			
социальная и благотворительная помощь	6311	-	-
проведение конференций, совещаний, семинаров и т.п.	6312	(963)	(3 967)
иные мероприятия	6313	(8 259)	(8 716)
Расходы на содержание аппарата управления	6320	(42 882)	(36 364)
в том числе:			
расходы, связанные с оплатой труда (включая начисления)	6321	(34 896)	(29 206)
выплаты, не связанные с оплатой труда	6322	(733)	(423)
расходы на служебные командировки и деловые поездки	6323	(102)	-
содержание помещений, зданий, автомобильного транспорта и иного имущества (кроме ремонта)	6324	(3 822)	(3 480)
ремонт основных средств и иного имущества	6325	-	-
прочие	6326	(3 329)	(3 255)
Приобретение основных средств, инвентаря и иного имущества	6330	(53)	(1 288)
Прочие	6350	-	-
<b>Всего использовано средств</b>	<b>6300</b>	<b>(52 157)</b>	<b>(50 335)</b>
<b>Остаток средств на конец отчетного года</b>	<b>6400</b>	<b>35 206</b>	<b>33 323</b>



Руководитель  
(подпись)

Королев Дмитрий Олегович  
(расшифровка подписи)

Главный бухгалтер  
(подпись)

Злобина Ольга Михайловна  
(расшифровка подписи)

25 февраля 2014 г.

## Пояснительная записка к бухгалтерской отчетности Партнерства на 31.12.2013 г.

### САМОРЕГУЛИРУЕМАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»

Место нахождения: 105082, г.Москва, Спартаковская пл., д.16/15, стр.6; тел./факс (495) 788-60-40  
ОГРН 1097799011892; ИНН 7701054261; ОКПО 62184157; ОКВЭД 91.12

№ \_\_\_\_\_  
на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

В ИФНС России № 1 по ЦАО г.Москвы  
от СРО НП «Совет операторов железнодорожного  
транспорта»  
ИНН 7701054261, КПП 770101001

Пояснения  
к Бухгалтерской отчетности на 31.12.13г.

Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (далее – Партнерство) зарегистрировано в ЕГРЮЛ 15.07.09г. с присвоением ОГРН 1097799011892.

Свидетельство о постановке на учет в налоговом органе по месту нахождения на территории РФ №013436236 с присвоением ИНН 7701054261, КПП 770101001.  
Запись о некоммерческой организации внесена в ведомственный реестр зарегистрированных некоммерческих организаций 25.06.2009г. Главным управлением Министерства юстиции РФ по Москве за учетным номером 7714032505.

24.04.11г. Федеральная служба государственной регистрации, кадастра и картографии (РОСРЕЕСТР) приняла решение о внесении сведений о Некоммерческом партнерстве «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» в государственный реестр саморегулируемых организаций.

03.12.12г. В ЕГРЮЛ внесена запись о внесении изменений в учредительные документы в части изменения наименования юридического лица:

- полное наименование - Саморегулируемая организация Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»;
- сокращенное наименование – СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта»

В целях обеспечения имущественной ответственности членов Партнерства перед потребителями их услуг и в соответствии с Федеральным законом от 01.12.07г. № 315-ФЗ Партнерством сформирован Компенсационный фонд, размер которого на 31.12.12г. составляет 4,1 млн. руб.

1. Партнерство осуществляло в 2013 году следующие виды деятельности, не являющиеся предпринимательскими:

- разработка предложений в проект федерального закона о внесении дополнений в ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» в части саморегулирования на железнодорожном транспорте;
- участие в деятельности межведомственных рабочих групп и комиссий при Правительстве Российской Федерации по вопросам развития железнодорожного транспорта;



- взаимодействие с Минтрансом России, Росжелдором, Ространснадзором по вопросам формирования государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области железнодорожного транспорта, а также реализации государственной политики и осуществлением контроля и надзора за выполнением нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта в части, касающейся деятельности операторов железнодорожного подвижного состава;
  - участие в разработке проектов федеральных законов и нормативно-правовых актов, регулирующих перевозку грузов и порожних вагонов, определяющих правоотношения участников перевозочного процесса и правовой статус оператора железнодорожного подвижного состава, условия недискриминационного доступа пользователей к услугам инфраструктуры в соответствии с актуализированным Планом мероприятий по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года;
  - участие в разработке и внедрении эффективной технологии управления вагонным парком в условиях множественности операторов подвижного состава и отсутствия инвентарного парка;
  - взаимодействие с ФСТ России, Минтрансом России, ОАО «РЖД» и грузовладельцами при осуществлении мониторинга унификации тарифов по видам сообщения, проведенной в 2012 году, в отношении наливных и прочих неунифицированных грузов;
  - взаимодействие с ФСТ России, иными причастными федеральными органами и ОАО «РЖД» по совершенствованию тарифной системы, включая разработку тарифов (дополнительных сборов) на услуги ОАО «РЖД» по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов;
  - участие в формировании государственной стратегии в сфере железнодорожного транспорта, включая вопросы деятельности частных перевозчиков.
  - организация работ по совершенствованию нормативно-правовой и технологической базы, регламентирующей правила эксплуатации грузового железнодорожного подвижного состава;
  - совершенствование взаимодействия с вагоностроительными и вагоноремонтными предприятиями в части обеспечения безопасной и надежной эксплуатации железнодорожного подвижного состава;
  - участие в формировании правовых основ международного сотрудничества в области железнодорожного транспорта в части, касающейся деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, в том числе путем участия в работе международных межправительственных организаций и их рабочих органов таких, как Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества независимых государств, Евразийской экономической комиссии и других.
- Проводилась работа в совместных рабочих группах с ОАО «РЖД» по вопросам:
- проекта «точечных» изменений к федеральным законам «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» № 17-ФЗ и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» № 18-ФЗ;
  - проектов приказов Минтранса России о внесении изменений в некоторые Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом в части совершенствования перевозок порожних вагонов;
  - Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок;
  - проекта приказа Минтранса России «О внесении изменений в Правила перевозок грузов в поездах, сформированных из локомотивов и вагонов, принадлежащих на праве собственности или ином праве грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим и физическим лицам, не являющимся перевозчиками на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом Минтранса России от 22.10.2007 г. № 150;
  - проекта приказа Минтранса России «О внесении изменений в Перечень критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки на перевозку грузов, утвержденный приказом Минтранса России от 06.09.2010 № 192»;
- В 2013 году Партнерство продолжило активно информировать как СМИ, так и участников рынка грузовых железнодорожных перевозок о происходящих изменениях в отрасли и своей позиции по ключевым для частных операторов вопросам.

Предпринимательской деятельности в 2013г. Партнерство не вело.

2. Численность работников по состоянию на 31.12.13г. – 23 человека.

3. Органами управления Партнерства являются:

- высший орган управления Партнерства - Общее собрание членов Партнерства;
- постоянно действующий коллегиальный орган управления – Президиум Партнерства;
- Единичный исполнительный орган – Исполнительный директор.

4. Основные положения учетной политики.

Учет регулярных и единовременных поступлений от членов Партнерства (вступительные, членские и целевые взносы) ведется на сч. 86 «Целевое финансирование» в корреспонденции со сч. 76.

Учет расходов на содержание аппарата управления и обеспечение деятельности Партнерства ведется на счете 26 с ежемесячным списанием в дебет счета 86.

Имущество со сроком полезного использования менее 12 месяцев и первоначальной стоимостью в пределах 40 000 рублей признаются материально-производственными запасами и списываются на расходы по мере отпуска в эксплуатацию.

Имущество со сроком полезного использования более 12 месяцев и первоначальной стоимостью в пределах 40 000 рублей признаются основными средствами.

При принятии имущества к учету в качестве основных средств производятся записи по дебету счета 01 «Основные средства» с кредитом счета 08 «Вложения во внеоборотные активы» и одновременно по дебету счета 86 «Целевое финансирование» с кредитом счета 83 «Добавочный капитал».

При списании основных средств, подлежащих выбытию в связи с износом, производятся следующие записи по дебету счета 86 «Целевое финансирование» с кредитом счета 01 «Основные средства» и одновременно дебету счета 83 «Добавочный капитал» кредитом счета 86 «Целевое финансирование». Износ по объектам основных средств начисляется линейным способом.

4. При принятии к бухгалтерскому учету объекта в качестве нематериального актива производятся записи по дебету счета 04 «Нематериальные активы» с кредитом счета 08 «Вложения во внеоборотные активы» и одновременно по дебету счета 86 «Целевое финансирование» с кредитом счета 83 «Добавочный капитал».

При списании нематериального актива, подлежащего выбытию, производятся следующие записи по дебету счета 86 «Целевое финансирование» с кредитом счета 04 «Нематериальные активы» и одновременно дебету счета 83 «Добавочный капитал» кредитом счета 86 «Целевое финансирование».

5. Экземпляры бухгалтерских программ, правовых баз данных и другое программное обеспечение учитываются в составе расходов единовременно в момент принятия к учету.

6. Расходы признаются в бухгалтерском учете Партнерства в том отчетном периоде, в котором они имели место.

7. В целях обеспечения достоверности данных бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности инвентаризация имущества и обязательств Партнерства проводится один раз в год, по состоянию на 31 декабря.

В случае смены материально ответственных лиц инвентаризация проводится обязательно.

9. В бухгалтерском учете признается оценочное обязательство предстоящих расходов по оплате отпусков сотрудников. Признаваемое обязательство предстоящих расходов по оплате отпусков, рассчитывается методом аналогичным расчету компенсации за неиспользованный отпуск при увольнении







#### 4. Запасы

##### 4.1. Наличие и движение запасов

Наименование показателя	Код	Период	Изменения за период						На конец периода	
			На начало года			выбыло			оборот запасов между их группами (видами)	величина резерва под снижение стоимости
			себе-стоимость	величина резерва под снижение стоимости	поступления и затраты	себе-стоимость	резерв под снижение стоимости	убыток от снижения стоимости		
Запасы - всего	5400	за 2013 г.	2	-	881	878	-	0	5	-
в том числе:	5420	за 2012 г.	2	-	1109	1109	-	X	2	-
Сырье, материалы и другие активные материалы	5401	за 2013 г.	2	-	881	878	-	-	5	-
	5421	за 2012 г.	2	-	1109	1109	-	-	2	-

##### 5.1. Наличие и движение дебиторской задолженности

Наименование показателя	Код	Период	Изменения за период						На конец периода		
			На начало года			выбыло			перевод из долго-временно задолженности	учтенная по условиям договора	величина резерва по сомнительным долгам
			учтенная по условиям договора	величина резерва по сомнительным долгам	в результате хозяйственных операций (сумма долга по сделке, операции)	поступление	причитающиеся проценты, штрафы и иные начисления	погашение			
Краткосрочная дебиторская задолженность - всего	5510	за 2013 г.	7 392	-	64 050	61 222	-	10 220	-	-	
в том числе:	5530	за 2012 г.	1 408	-	81 989	76 005	-	7 392	-	-	
Расчеты с покупателями и заказчиками	5511	за 2013 г.	-	-	-	-	-	-	-	-	
Авансы выданные	5531	за 2012 г.	1 750	-	9 995	11 601	-	144	-	-	
Задолженность по взносам в компенсационный фонд	5532	за 2012 г.	264	-	15 654	14 108	-	1750	-	-	
Задолженность по текущим членским взносам	5513	за 2013 г.	260	-	400	400	-	200	-	-	
Задолженность по целевым членским взносам	5533	за 2012 г.	700	-	700	500	-	200	-	-	
Задолженность по целевым членским взносам	5514	за 2013 г.	4 463	941	50 050	46 323	-	8 190	941	-	
Задолженность по целевым членским взносам	5534	за 2012 г.	1 845	941	50 715	48 097	-	4 463	941	-	
Задолженность по целевым членским взносам	5514	за 2013 г.	1 920	-	3 605	2 898	-	2 627	-	-	
Задолженность по целевым членским взносам	5534	за 2012 г.	300	-	14 920	13 300	-	1 920	-	-	
Итого	5500	за 2013 г.	7 392	-	64 050	61 222	-	10 220	-	-	
	5520	за 2012 г.	1 408	-	81 989	76 005	-	7 392	-	-	

##### 5.2. Просроченная дебиторская задолженность

Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2013 г.		На 31 декабря 2012 г.	
		учтенная по условиям договора	балансовая стоимость	учтенная по условиям договора	балансовая стоимость
		Всего	5540	-	-
в том числе:					
расчеты с покупателями и заказчиками	5541	-	-	-	-
расчеты с поставщиками и заказчиками (в части авансовых платежей, предоплат)	5542	-	-	-	-
прочая	5543	-	-	-	-
	5544	-	-	-	-

##### 5.3. Наличие и движение кредиторской задолженности

Наименование показателя	Код	Период	Изменения за период						Остаток на конец периода
			Остаток на начало года	поступление		выбыло	Остаток на конец периода		
				в результате хозяйственных операций (сумма долга по сделке, операции)	причитающиеся проценты, штрафы и иные начисления			погашение	
Краткосрочная кредиторская задолженность - всего	5560	за 2013 г.	199	54 761	-	54 689	-	271	
в том числе:	5580	за 2012 г.	449	28 055	-	28 305	-	199	
расчеты с поставщиками и подрядчиками	5561	за 2013 г.	165	16 803	-	16 547	-	121	
авансы полученные	5562	за 2013 г.	48	20 375	-	20 258	-	165	
расчеты по налогам и взносам	5582	за 2012 г.	-	-	-	-	-	-	
кредиты	5563	за 2013 г.	4	9 323	-	9 304	-	23	
займы	5564	за 2012 г.	1	7 650	-	7 647	-	4	
прочая всего, в том числе:	5584	за 2012 г.	-	-	-	-	-	-	
расчеты с поставщиками и подрядчиками	5565	за 2013 г.	-	-	-	-	-	-	
расчеты по налогам и взносам	5585	за 2012 г.	-	-	-	-	-	-	
расчеты с персоналом по оплате труда	5566	за 2013 г.	30	30	-	30	-	0	
	5586	за 2012 г.	400	400	-	400	-	30	
Итого	5567	за 2013 г.	0	28 635	-	28 508	-	127	
	5587	за 2012 г.	199	54 761	-	54 689	-	271	
	5570	за 2012 г.	449	28 055	-	28 305	-	199	



## 5.4. Просроченная кредиторская задолженность

Наименование показателя	На 31 декабря 2013 г.		На 31 декабря 2012 г.		На 31 декабря 2011 г.	
	Код					
Всего	5590	-	-	-	-	-
в том числе:						
расчеты с поставщиками и подрядчиками	5591	-	-	-	-	-
расчеты с покупателями и заказчиками	5592	-	-	-	-	-
	5593	-	-	-	-	-

## 7. Оценочные обязательства

Наименование показателя	Код	Остаток на начало года	Признано	Погашено	Списано как избыточная сумма	Остаток на конец периода
Оценочные обязательства - всего	5700	1 604	2 484	1 551	-	2 537
в том числе:						
предстоящих расходов по оплате отпусков сотрудникам	5701	1 604	2 484	1 551	-	2 537

11.11.2013г. Партерством было подано исковое заявление к ООО «Альянс Контейнер» о взыскании задолженности по оплате членских взносов в размере 134 526,51 руб.  
27.01.2014г. Арбитражный суд Хабаровского края вынес решение о взыскании с ООО «Альянс Контейнер» в пользу Партерства задолженности по оплате членских взносов в сумме 134 526,51 руб., а также расходы по уплате государственной пошлины в размере 5 036 руб.

11.11.2013г. Партерством было подано исковое заявление к ООО «СибУглеМетТранс» о взыскании задолженности по оплате членских взносов в размере 370 715 руб.  
29.01.2014г. Арбитражный суд г. Москвы вынес решение о взыскании с ООО «СибУглеМетТранс» в пользу Партерства задолженности по оплате членских взносов в сумме 370 715 руб., а также расходы по уплате государственной пошлины в размере 10 415 руб.

05.11.2013г. между СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» и ООО «Первая Транспортная Компания» было подписано Соглашение о погашении задолженности по оплате:  
- текущих членских взносов в размере 538 279,58 руб.,  
- целевых членских взносов в размере 540 715,00 руб.,  
- взноса в компенсационный фонд в размере 100 000 руб.  
Общая сумма задолженности составляет по состоянию на 31.12.2013г. 982 495,50 руб. и должна быть оплачена равными долями в срок до 31.10.2014г.

28.10.2013г. между СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» и ООО «Управляющая компания «Магистраль Транс» был подписан График погашения задолженности по оплате:  
- текущих членских взносов в размере 910 322,58 руб.,  
- целевых членских взносов в размере 110 715,00 руб.,  
Общая сумма задолженности по состоянию на 31.12.2013г. составляет 1 021 037,58 руб. и должна быть оплачена равными долями в срок до 31.05.2014г.  
Оценочное обязательство по сомнительным долгам в бухгалтерском учете Партерства составляет 941 935,48 руб.

Бухгалтерская отчетность.

По состоянию на отчетную дату.

Показатель строки 6400 «Остаток средств на конец отчетного периода» Отчета о целевом финансировании составляет 35 206 тыс. руб., показатель строки 1300 «Итого по разделу III» Бухгалтерского баланса составляет 37 480 тыс. руб.

Разница между данными показателей Бухгалтерской отчетности составляет 2 274 руб., что является показателем строки 1360 «Фонд недвижимого и особо ценного имущества». По этой строке отражена стоимость основных средств и нематериальных активов Партерства, отраженных по кредиту счета 83 «Добавочный капитал» в корреспонденции с дебетом счета 86 «Целевое финансирование» в соответствии с учетной политикой Партерства.

По состоянию на 31 декабря предыдущего года.

Показатель строки 6400 «Остаток средств на конец отчетного периода» Отчета о целевом финансировании составляет 35 544 тыс. руб., показатель строки 1300 «Итого по разделу III» Бухгалтерского баланса составляет 33 323 тыс. руб.

Разница между данными показателей Бухгалтерской отчетности составляет 2 221 руб., что так же является показателем строки 1360 «Фонд недвижимого и особо ценного имущества».

Исполнительный директор

Д.О.Королев

Главный бухгалтер

О.М.Злобина





## Заключение Ревизионной комиссии по итогам проверки финансово-хозяйственной деятельности Партнерства за 2013 год

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

**Ревизионной комиссии по итогам проверки  
финансово-хозяйственной деятельности  
Саморегулируемой организации Некоммерческого партнерства «Совет участников  
рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» за 2013 год.**

г. Москва

« 30 » апреля 2014 г.

Ревизионной комиссией, избранной Общими собраниями членов Саморегулируемой организации Некоммерческого партнерства «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (далее по тексту – Партнерство) (протоколы от 28.06.2012 № 10 и 14.07.2011 № 8) в составе Антипова Д. А., Егорушкова А. П., Проскуры Н. В. и Федотовой О. Г., в период с 21 по 30 апреля 2014 года проведена проверка финансово-хозяйственной деятельности Партнерства за 2013 год. Проверка проводилась с целью подтверждения соответствия во всех существенных аспектах бухгалтерской отчетности Партнерства законодательству, реальности и обоснованности совершенных сделок и заключенных договоров, соответствия порядка оформления хозяйственных операций установленным требованиям, а также целевого характера использования имущества Партнерства.

Проверка проводилась в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

Для подготовки заключения были рассмотрены: Учетная политика Партнерства, годовая бухгалтерская отчетность за 2013 год, аудиторское заключение ЗАО «Что делать Аудит» за 2013 год, прочие документы финансово-хозяйственной деятельности Партнерства.

Ревизионной комиссией выборочно проверены: законность заключения договоров на совершение сделок от имени Партнерства, соблюдение в финансово-хозяйственной деятельности установленных норм и правил, исполнение утвержденной сметы расходов, обоснованность расходов на оплату труда, своевременность и полнота погашения обязательств, составления первичных учетных документов, их отражение в регистрах бухгалтерского учета, а также составление годовой бухгалтерской отчетности Партнерства за 2013 год.

#### **Общая информация о Партнерстве.**

Саморегулируемая организация Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» образовано 15 июля 2009 года в соответствии с законодательством Российской Федерации (свидетельство 77 № 010852453 от 15 июля 2009 г.; ОГРН 1097799011892). Местонахождение Партнерства: Российская Федерация, город Москва.

Партнерство открыто для вступления в него новых членов, удовлетворяющих установленным критериям. Помимо учредителей Партнерства и его членов, вступивших в него в 2009 – 2012 гг., в 2013 году членами Партнерства стали:

Наименование члена Партнерства	Дата вступления
Общество с ограниченной ответственностью «УВЗ-Логистик»	07.02.2013 г.
Открытое акционерное общество «СГ-транс»	28.02.2013 г.
Закрытое акционерное общество «Евросиб СПб-транспортные системы»	28.08.2013 г.
Открытое акционерное общество Холдинговая компания «Новотранс»	13.11.2013 г.

Вместе с тем в 2013 году из состава членов Партнерства вышли:

Наименование члена Партнерства	Дата выхода
Общество с ограниченной ответственностью «СибУглеМетТранс»	05.04.2013 г.
Общество с ограниченной ответственностью «Первая Транспортная Компания»	29.05.2013 г.
Общество с ограниченной ответственностью «Управляющая компания «Магистраль Транс»	13.08.2013 г.
Общество с ограниченной ответственностью «Эй-Би-Рейл»	28.08.2013 г.
Общество с ограниченной ответственностью «ПромЛогистика»	15.10.2013 г.
Общество с ограниченной ответственностью «Нурминен Лоджистикс»	25.10.2013 г.

Таким образом, по состоянию на 31.12.2013 Партнерство насчитывает 30 участника.

#### **Анализ финансово-хозяйственной деятельности**

В 2013 году Партнерство осуществляло предусмотренные Уставом Партнерства виды деятельности, не являющиеся предпринимательскими. К ним, в частности, относится подготовка предложений по внесению изменений и дополнений в государственные и отраслевые нормативные акты, участие в публичных мероприятиях с целью изложения позиции членов Партнерства, деятельность в рамках рабочих групп, а также иные виды деятельности, направленные на достижение уставных целей.

Деятельность Партнерства в 2013 году не была связана с извлечением доходов от предпринимательской деятельности. Источниками расходов на функционирование Партнерства в 2013 году были вступительные (единовременные), текущие (регулярные) членские взносы, а также целевые членские взносы участников Партнерства.

#### **Баланс Актив**

Статья	Абсолютные величины, тыс. руб.			Удельный вес, %		
	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011
Нематериальные активы	707	707	707	2	2	4
Основные средства	1 567	1 514	1 037	4	4	5
Финансовые вложения	900	900	900	2	2	4
Прочие внеоборотные активы		-	-	-	-	-
Материалы	5	2	2	0	-	-
Дебиторская задолженность	10 220	7 392	1 408	25	20	7
Денежные средства	26 889	26 832	16 495	67	72	80
<b>Валюта Баланса</b>	<b>40 288</b>	<b>37 347</b>	<b>20 549</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Дебиторская задолженность в общей сумме 10 220 тыс. руб. на конец периода состоит из авансов, выданных поставщикам товаров и услуг, в сумме 139 тыс. руб., а также задолженности по текущим членским взносам в сумме 3 120 тыс. руб. и целевым членским взносам в сумме 1 242 тыс. руб. следующих действительных членов Партнерства:



Тыс. руб.

Наименование должника – члена Партнерства	Задолженность на 31.12.2013	В т.ч. просроченная на 31.12.2013	В т.ч. не погашенная на 31.03.2014
<b>Текущие (регулярные) и вступительные взносы</b>			
ЗАО «Альянс Транс-Азия»	1560	1560	1560
ООО «Евротранс Групп»	390	390	390
ООО «ИСП Транс»	780	780	780
ООО «Мечел-Транс»	390	390	390
<b>Итого</b>	<b>3120</b>	<b>3120</b>	<b>3120</b>
<b>Целевые взносы</b>			
ЗАО «СИБУР-Транс»	281	281	281
ЗАО «Альянс Транс-Азия»	110	110	110
ООО «ИСП Транс»	741	741	741
ООО «Мечел-Транс»	110	110	110
<b>Итого</b>	<b>1242</b>	<b>1242</b>	<b>1242</b>

Наряду с дебиторской задолженностью действительных членов Партнерства в составе дебиторской задолженности по состоянию на 31.12.2013 г. числится задолженность членов Партнерства, вышедших из него в 2011–2013 гг.:

Тыс. руб.

Наименование должника, вышедшего из Партнерства	Задолженность на 31.12.2013	В т.ч. просроченная на 31.12.2013	В т.ч. не погашенная на 31.03.2014
<b>Текущие (регулярные) взносы</b>			
ООО «Востоктранскомпани»	942	942	942
ООО «ТК «Новотранс»	20	20	20
ООО «Нурминен Лоджистик»	101	101	-
ООО «ПромЛогистика»	1434	1434	1434
ООО «Эй-Би-Рейд»	1183	1183	1183
ООО «Альянс Контейнер»	134	134	134
ООО «ПТК»	342	342	244
ООО «Управляющая компания «МагистральТранс»	910	910	910
<b>Итого</b>	<b>5066</b>	<b>5066</b>	<b>4867</b>
<b>Целевые взносы</b>			
ООО «СибУглеМетТранс»	371	371	371
ООО «ПТК»	540	540	540
ООО «Управляющая компания «МагистральТранс»	111	111	111
ООО «Эй-Би-Рейд»	111	111	111
ООО «ПромЛогистика»	241	241	241
<b>Итого</b>	<b>1374</b>	<b>1374</b>	<b>1374</b>
<b>Взносы в компенсационный фонд</b>			
ООО «ПТК»	100	100	100
ООО «ПромЛогистика»	100	100	100
<b>Итого</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>200</b>

Приведенные показатели свидетельствуют об увеличении на 5% доли дебиторской задолженности в составе активов Партнерства по сравнению с 2012 г. В первую очередь, это связано с ростом неплатежей нескольких действительных и бывших членов Партнерства.

Необходимо обратить внимание на ненадежность контрольных процедур, направленных на соблюдение членами Партнерства своих обязательств по оплате взносов. Согласно п. 3.11. Устава при выявлении оснований для исключения из Партнерства Председатель Президиума обязан созвать Президиум Партнерства для рассмотрения указанных оснований.

Пассив

Статья	Абсолютные величины, тыс. руб.			Удельный вес, %		
	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011
Фонд недвижимого и особо ценного имущества	2274	2 221	1 744	6	6	8
Целевое финансирование	30906	29 423	14 622	77	79	71
Компенсационный фонд	4300	3 900	3 200	11	10	16
Кредиторская задолженность	271	199	49	1	1	0
Задолженность по оплате доли	0	-	400	0	-	2
Резервы по отпускам	2537	1 604	534	6	4	3
<b>Валюта Баланса</b>	<b>40288</b>	<b>37 347</b>	<b>20 549</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Кредиторская задолженность в общей сумме 271 тыс. руб. на конец периода состоит из текущей задолженности перед поставщиками товаров (работ, услуг) в сумме 121 тыс. руб., задолженности по расчетам с персоналом по оплате труда 127 тыс. руб. и задолженности по налогам и сборам в размере 23 тыс. руб.

Смета расходов на функционирование Партнерства на 1-ое полугодие и 2-ое полугодие 2013 года утверждена решениями Общих собраний членов Партнерства от 20.12.2012 г. № 11 и от 26.06.2013 г. № 12 соответственно. Структура сметы поступлений и расходов, а также ее исполнение, приведена в Таблице 1.



Таблица 1

	Наименование показателя	Запланировано по смете на 2013г., тыс. руб.	Фактически произведено за 2013г., тыс. руб.	Отклонения (план- факт), тыс. руб.
<b>I.</b>	<b>Поступления</b>	<b>68 879</b>	<b>59 755</b>	<b>9 124</b>
I.I.	Вступительные членские взносы	650	520	130
I.II.	Текущие членские взносы	53 820	45 803	8 017
I.III.	Целевые взносы на PR - развитие	6 775	5 668	1 107
I.IV.	Целевые взносы на выполнение работ по TOP и TO	2 378	2 378	-
I.V.	Финансирование деятельности Партнерства за счет средств 2012г.	1 256	1 256	-
I.VI.	Формирование фонда Президиума за счет средств 2012г.	4 000	4 000	-
I.VII.	Целевые взносы на формирование рекомендаций по ряду параметров TOP	-	130	- 130
	<b>Расходование средств</b>	<b>64 779</b>	<b>50 505</b>	<b>- 14 274</b>
<b>II.</b>	<b>Расходы на осуществление основной деятельности Партнерства, в том числе:</b>	<b>10 236</b>	<b>5 681</b>	<b>- 4 555</b>
II.I	PR - развитие Партнерства	6 730	5 290	- 1 440
II.II	Выполнение работ по TOP и TO	2 378	-	- 2 378
II.II	Расходы на обеспечение надлежащих условий инвестирования ср-в компенсационного фонда	200	-	- 200
II.III	Членство в общественных организациях	300	300	-
II.IV	Прочие расходы (собрания, совещания и проч., не относящиеся к PR - развитию, командировочные расходы)	628	91	- 537
<b>III</b>	<b>Расходы на содержание аппарата управления:</b>	<b>54 543</b>	<b>44 824</b>	<b>- 9 719</b>
III.I	Аренда помещения и его содержание, включая расходы представительства	4 124	3 646	- 478
III.II	Оплата услуг связи, включая расходы пред-ва	1 268	988	- 280
III.III	Оборудование офиса, включая представительство	1 350	244	- 1 106
III.IV	Расходы на оплату труда с налогами	43 559	36 925	- 6 634
III.V	Представительские расходы	240	61	- 179
III.VI	Соц.пакет сотрудников	730	733	4
III.VII	Услуги банка	38	32	- 7
III.VIII	Прочие расходы на содержание аппарата управления	3 034	2 166	- 868
III.IX	Непредвиденные расходы	180	-	- 180
III.X	Налог на имущество	20	29	9
III.XI	Фонд Президиума	4 000	-	- 4 000
<b>IV.</b>	<b>ИТОГО, в том числе ("+"дефицит,"-"профицит):</b>	<b>100</b>	<b>9 250</b>	<b>- 9 150</b>
	С-ва целевого финансирования PR - развития	45	378	
	С-ва на перечень работ по TOP и TO		2 378	
	Ср-ва на рекомендации по ряду параметров TOP		130	
	Ср-ва на обеспечение деятельности Партнерства	55	2 364	
	Средства Фонда Президиума	-	4 000	

Превышения расходов, произведенных Партнерством над расходами, заложенными в смете, не выявлено. На основании этого Ревизионная комиссия установила, что использование средств Партнерства носит целевой характер. Расходы отражаются своевременно и в полном объеме.

#### Заключение:

#### 1. По итогам проверки деятельности Партнерства, в соответствии с полномочиями, Ревизионная комиссия подтверждает, что:

- годовая бухгалтерская отчетность Партнерства составлена в соответствии с законодательством Российской Федерации, в основных аспектах достоверно и объективно отражает финансовое состояние Партнерства по состоянию на 31.12.2013 года;
- нарушений правовых актов при осуществлении финансово-хозяйственной деятельности, которые смогли бы существенно повлиять на результаты деятельности Партнерства, не выявлено;
- использование средств Партнерства носит целевой характер.

#### 2. Ревизионная комиссия также обращает внимание на:

- ненадежность контрольных процедур, направленных на своевременное и полное погашение членами Партнерства задолженности по уплате регулярных и единовременных членских взносов;
- существенное отклонение фактических расходов за 2013 год от плановых с образованием профицита денежных средств;
- размещение свободных денежных средств в коммерческом банке на бесплатной основе;

Ревизионная комиссия рекомендует усилить контроль за взысканием задолженности по членским взносам; сбалансировать при формировании сметы доходов и расходов на 2014 год поступления и платежи для устранения возникшего по состоянию на 31.12.2013 профицита, а также рассмотреть возможность размещения свободных денежных средств в коммерческом банке на условиях платности.

Член Ревизионной комиссии

Д.А. Антипов

Член Ревизионной комиссии

А.П. Егорушков

Член Ревизионной комиссии

Н.В. Проскура

Член Ревизионной комиссии

О.Г. Федотова

Ознакомлены:

Исполнительный директор Партнерства

Д.О. Королев

Главный бухгалтер Партнерства

О.М. Злобина





**СОЖТ**

---

*Совет Операторов  
Железнодорожного  
Транспорта*