



СОЖТ

*Совет Операторов
Железнодорожного
Транспорта*

Годовой отчет 2015

Полное наименование:	Саморегулируемая организация Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»
Сокращенное наименование:	СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта»
Полное наименование на английском языке:	Self-regulating Organization Noncommercial Partnership «Council of Railway Operators Market»
Сокращенное наименование на английском языке:	SRO NP «Council of Railway Operators Market»
Юридический адрес:	105082, г. Москва, Спартаковская площадь, 16/15, строение 6.
Фактический адрес:	105064, г. Москва, Гороховский переулок, 6/1 стр.1.
Адрес страницы в интернете:	www.railsovet.ru
Дата государственной регистрации:	15 июля 2009 года
Основной государственный регистрационный номер (ОГРН):	109 779 901 1892

Условия членства в Партнерстве

Членами Партнерства 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;
- владеющие железнодорожным подвижным составом на праве собственности и/или финансовой аренды (лизинга) в количестве, не менее 1000 вагонов, используемых для предоставления третьим лицам для перевозок и транспортировки грузов. При этом из общего количества подвижного состава, которым владеет на праве собственности и/или финансовой аренды (лизинга) Кандидат в члены 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.

Содержание

Обращение Председателя Президиума Партнерства	3
Обращение Исполнительного директора Партнерства	6
Партнерство в цифрах	9
Глава 1. О Партнерстве	10
Миссия, цели и состав участников Партнерства	10
Приоритетные направления деятельности	12
Ключевые мероприятия и результаты деятельности Партнерства	13
Глава 2. Система органов управления и надзора Партнерства	28
Общее собрание	28
Президиум	31
Исполнительный директор	38
Ревизионная комиссия	39
Счетная комиссия	39
Глава 3. Рабочие группы Партнерства	40
Глава 4. Информационно - аналитический центр Партнерства	50
Российский рынок грузовых железнодорожных перевозок в 2015 году	51
Глава 5. Аудиторское заключение по финансовой отчетности Партнерства	56
Контакты участников Партнерства	58
Контакты аппарата Партнерства	62

Обращение Председателя Президиума Партнерства

Уважаемые члены Партнерства!

Прошедший 2015 год стал серьезным испытанием для железнодорожной отрасли, особенно для операторского сегмента: кризисные явления, происходящие в экономике России, напрямую отразились на состоянии рынка железнодорожных перевозок грузов, некоторые операторские компании были вынуждены покинуть рынок, не выдержав финансовой нагрузки на фоне снижения дохода. **Общая закредитованность операторских компаний, по оценкам экспертов, уже оценивается в сумму более 700 млрд. рублей.**



Серьезную обеспокоенность у операторов вызывает снижение в отрасли грузовой базы и переход таких традиционных для железной дороги видов грузов как цемент, нерудные строительные материалы, черные металлы, нефть и нефтепродукты на альтернативные виды транспорта. По нашим оценкам, только за последние три года с железной дороги таким образом «ушло» более 80 млн. тонн грузов.

Еще одним вызовом ушедшего года стала активная общепромышленная дискуссия по вопросу формирования дальнейших мероприятий, связанных с проведением структурной реформы на железнодорожном транспорте и актуализацией Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года.

В Партнерстве в сентябре 2015 года была создана отдельная Рабочая группа, которая в течение полугода напряженно работала, ее эксперты анализировали проекты Целевой модели, представленные Минэкономразвития России и Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО. С учетом рекомендаций Рабочей группы Президиумом Партнерства выработана позиция по основным развилкам, возникающим по ключевым вопросам Целевой модели.

Отмечу, что наш подход в целом достаточно консервативен – мы считаем, что любым решениям должен предшествовать детальный анализ возможных последствий для отрасли, и принимаемые решения не должны деформировать баланс интересов участников рынка, сложившийся в процессе реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте и ранее принятых целевых моделей.

Понимая необходимость качественного улучшения взаимодействия с ОАО «РЖД», Партнерство выступило инициатором совместного совещания Президиума Партнерства и руководства Компании, на котором было принято решение о создании Координационного совета по вопросам взаимодействия ОАО «РЖД» и Партнерства. Основными задачами Координационного совета стали разработка предложений по совершенствованию взаимодействия между участниками транспортного рынка, предложений по оптимизации технологии управления вагонными парками различных собственников, вопросов в области совершенствования тарифной политики, подготовка рекомендаций по вопросам технической эксплуатации и ремонта вагонного парка и т.д.

На заседании Координационного совета в сентябре 2015 года при обсуждении проекта Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года, разработанном Минэкономразвития России, представители Партнерства и ОАО «РЖД» сошлись во мнении, что проект в целом соответствует интересам железнодорожной отрасли и учитывает запросы как владельца инфраструктуры, так и клиентов, и операторского сообщества, однако требует более детальной проработки. Представители СОЖТ проинформировали о направлении в адрес Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Аркадия Дворковича предложений о проведении дополнительного анализа мероприятий структурной реформы на железнодорожном транспорте и переносе сроков разработки проекта Целевой модели рынка на первый квартал 2016 года. В целом, по итогам заседания Координационного совета была отмечена согласованная позиция по ряду вопросов, требующих отражения в проекте Целевой модели. В частности, участники согласились о необходимости введения сетевого контракта, как основного механизма государственной поддержки развития и содержания инфраструктуры, совершенствования тарифного регулирования (прекращение субсидирования перевозок одних грузов за счет других) и совершенствования нормативной базы.

Могу констатировать, что со стороны нового руководства ОАО «РЖД» видны усилия для улучшения взаимодействия с операторами подвижного состава. В частности, президент ОАО «РЖД» Олег Белозеров проводит расширенные встречи с участниками перевозочного рынка, при ЦФТО сформированы совместные рабочие группы для решения оперативных вопросов деятельности железнодорожного транспорта.

Представители участников Партнерства вошли в состав рабочих групп по вопросам совершенствования взаимодействия с операторами железнодорожного подвижного состава, по вопросам привлечения дополнительных объемов грузов для нужд металлургической отрасли и по вопросам привлечения дополнительных объемов нефти и нефтепродуктов на железнодорожный транспорт.

По данным информационно-аналитического центра СОЖТ, в 2015 году операторы списали порядка 109 тыс. грузовых железнодорожных вагонов, из них 67 тыс. ед. – полувагоны, являющиеся доминирующим типом подвижного состава в России. В 2016 году активное списание парка продолжается. Необходимо отметить, что в «зону риска» попадают также и те вагоны, срок службы которых заканчивается в 2017–2018 гг. – ведь в случае достижения ими межремонтных сроков может быть принято решение об утилизации этих вагонов, так как стоимость ремонта не будет окупаться за оставшийся срок службы.

Таким образом, при нынешних темпах списания и объемах закупок нового подвижного состава операторами, по нашим расчетам, парк грузовых вагонов России сократится до 1 млн. единиц к 2018 году, достигнув значений 2010 года.

Определяющим фактором при принятии оператором решения о покупке новых вагонов является их окупаемость в процессе эксплуатации. Оператору необходимо учитывать затраты на плановый и текущий ремонт нового подвижного состава, которые зависят от надёжности его конструкции и технических решений, заложенных заводом-изготовителем, а, кроме того, проблемой по-прежнему остается ограниченная доступность банковских кредитов.

В настоящее время доходность перевозок, цена нового подвижного состава и стоимость его эксплуатации с учетом всех издержек не позволяют окупать вагон за весь его срок службы. По оценкам экспертов СОЖТ, при стоимости обычного полувагона в 1,7 млн. рублей конечная его цена с учетом аванса обойдется оператору в 3,56 млн. рублей. При стоимости инновационного вагона в 2,3 млн. рублей – конечная цена с учетом аванса составит 4,8 млн. рублей.

Принимая во внимание все вышеизложенное, Партнерство планирует в 2016 году проводить регулярный мониторинг ситуации на рынке предоставления подвижного состава, согласовать подходы к выработке единой модели баланса парка с ОАО «РЖД», а также активизировать взаимодействие с Объединением вагоностроителей (НП «ОВС»), как основной общественной организацией, объединяющей ключевых игроков рынка вагоностроения. Соответствующие договоренности были достигнуты в 2015 году и зафиксированы в тексте соглашения о сотрудничестве с НП «ОВС».

Говоря о регулировании операторской деятельности, мы видим, что стихийно формировавшийся в 2000-х годах рынок к настоящему моменту сформулировал ряд правил поведения, условий оказания операторских услуг. При этом государственные органы рассматривают предоставление железнодорожного подвижного состава для перевозки исключительно как рыночную среду, не требующую специального государственного регулирования, что приводит к практическому отсутствию нормативной базы, регулирующей деятельность операторских компаний и систему их взаимоотношений с клиентами, а также с ОАО «РЖД». В связи с ярко выраженным рыночным характером операторской деятельности, целесообразно сформировать определенные «правила игры», стандарты работы операторов. Это, на наш взгляд, позволит оградить рынок от проблемы, с которой постоянно сталкиваются наши коллеги-автомобилисты – «серого сектора» рынка. Мы ставим себе задачу в течение 2016 года подготовить перечень необходимых стандартов со сроками их разработки, а также предложения по рабочим группам Партнерства, в компетенцию которых будут входить вопросы подготовки соответствующих стандартов.

По завершении разработки стандартов будет организовано общественное обсуждение.

Также в качестве ключевых задач для работы Партнерства в 2016 году запланированы:

- **Разработка Стратегии Партнерства**

Содержание Стратегии, определяющей основные цели, задачи организации, а также механизмы их достижения, должно коррелироваться с основными положениями Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года.

- **Внесение изменений в Устав Партнерства**

Вопросы текущего характера и концептуальные положения.

- **Участие Партнерства в разработке новой тарифной системы.**

Эксперты Партнерства участвуют в формировании нового Прейскуранта 10-01 во взаимодействии с ОАО «РЖД» и государственными регуляторами. Также Партнерство настаивает на включении ТОР в тариф, при этом видим необходимость создания системы обоснованности и контроля качества выполняемых работ.

Кроме того, по-прежнему высоко актуальными остаются задачи оперативного реагирования на постоянно возникающие вызовы в области эксплуатации подвижного состава.

Мы, безусловно, планируем усилить работу по привлечению в Партнерство новых участников. Необходимо отметить, что в течение 2015 года состав Партнерства пополнился сразу 7 новыми участниками - ЗАО «Промтрансинвест», ООО «УГМК-Транс», ООО «Спецтрансгарант», ООО «Транс-Логик Траст», ЗАО «Нефтетранспорт», ООО «ЛУКОЙЛ-Транс», ООО «Эн+Логистика». Мы, как и прежде, открыты для новых участников. Однако, на мой взгляд, куда более важно сейчас определить стратегическое направление развития организации, с учетом тех векторов развития рынка в целом, что будут заданы разрабатываемой Целевой моделью рынка грузовых перевозок.

В заключение хочу подчеркнуть, что, несмотря на кризисные явления в экономике, железнодорожная отрасль демонстрирует устойчивость и готовность к работе в крайне тяжелых экономических условиях.

Я обращаюсь ко всем участникам Партнерства с предложением максимально активно участвовать в общей работе экспертов в рамках действующих рабочих групп – от нашей с вами результативной работы зависит в целом эффективность Партнерства как авторитетной отраслевой площадки.

*С уважением,
Председатель Президиума
СРО НП «Совет операторов
железнодорожного транспорта»
Константин Львович Засов*

Обращение Исполнительного директора Партнерства

Уважаемые коллеги!

Прошедший год без преувеличения можно назвать одним из самых сложных периодов за всю историю операторского движения.

Снижение объемов грузоперевозок и образовавшийся вследствие этого профицит вагонов привели к тому, что ставка за предоставление вагона находилась на самом низком уровне за все время существования рынка оперирования подвижным составом. Все это в совокупности с постоянными внешними вызовами, исходившими как от различных регуляторов, так и от ОАО «РЖД», сформировало те, по сути, экстремальные условия, в которых существовал рынок в 2015 году.



Кратко характеризуя работу Партнерства в прошедшем году, можно сказать, что в первую очередь, она была сконцентрирована на защите от внешних вызовов. От наших компаний мы практически ежедневно получали проблемные вопросы как системного характера, так и требующие оперативных решений.

Многие проблемы удалось решить, целый ряд наших предложений нашел свое отражение в нормативной базе, по ряду вопросов найдены компромиссы, позицию Партнерства учитывают при принятии управленческих решений. Однако, к сожалению, постоянно поступающие вызовы не позволили в полной мере сконцентрироваться на формировании программных, стратегических документов нашей саморегулируемой организации, к которым относятся, в первую очередь, стандарты операторской деятельности.

Президиумом Партнерства в 2015 году утверждена программа стандартов, вместе с тем, их разработка, согласование и утверждение – одна из важнейших задач 2016 года.

В области нормативной базы, формировавшейся в 2015 году, нам удалось добиться того, что целый ряд предложений операторских компаний учтен при формировании нормативных правовых актов, вытекающих из изменений в «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Вместе с тем, на данном этапе крайне важно организовать систему мониторинга правоприменения принятых документов, оперативно реагировать на возникающие в практике их применения проблемы и это одна из наших важнейших задач на предстоящий период.

В 2015 году Партнерством организована системная работа с Единым порталом для размещения информации о разработке федеральными органами исполнительной власти проектов нормативных правовых актов и результатов их общественного обсуждения. Экспертное мнение Партнерства по проектам нормативных правовых актов регулярно отражалось на портале regulation.gov.ru. Учитывая, что одним из этапов прохождения процедуры принятия нормативных правовых актов является антикоррупционная экспертиза, которая проводится в основном после завершения общественного обсуждения документа на портале regulation.gov.ru, но может являться и самостоятельной процедурой, принято решение об аккредитации представителей Партнерства в качестве экспертов.

В декабре 2015 года Минюст России аккредитовал Партнерство в качестве независимого эксперта антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов.

Таким образом, с 2016 года у Партнерства расширена возможность выражения экспертного мнения по проектам нормативных актов.

Хотелось бы отметить необходимость более активного участия представителей всех компаний Партнерства в проводимом рабочей группой по нормотворчеству обсуждению проектов нормативных актов, как необходимого условия для усиления позиции операторского сообщества в вопросах нормативного регулирования в области железнодорожного транспорта. Участие представителей компаний, входящих в Партнерство, является особенно актуальным в вопросе выработки единых подходов по комплексному изменению положений Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации.

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

Важным направлением работы Партнерства в 2015 году являлась работа по формированию Целевой модели рынка железнодорожных перевозок до 2020 года. По целому ряду ключевых положений для операторского бизнеса была сформирована единая позиция Партнерства, которую мы продолжим отстаивать при окончательном формировании документа в 2016 году.

Говоря о задачах 2016 года, можно выделить следующие основные направления:

Во внешней сфере:

- продолжение работы над Целевой моделью рынка железнодорожных перевозок, формирование с учетом ее положений Стратегии Партнерства на среднесрочный период;
- участие в работе по созданию нового Прейскуранта 10-01;
- подготовка комплексных изменений в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, а также правил перевозок грузов, иных нормативных актов;
- взаимодействие с Минтрансом России, Росжелдором, Ространснадзором, иными регуляторами и ОАО «РЖД» по текущим вопросам рынка железнодорожных перевозок, операторских услуг, технической политики, эксплуатационной работы.

В области мероприятий внутри Партнерства:

- подготовка стандартов Партнерства в сфере операторской деятельности;
- формирование изменений в Устав Партнерства с учетом сформированной практики работы саморегулируемой организации;
- создание в рамках Партнерства системы взаимодействия операторских компаний в вопросах обоснованности текущих отцепочных ремонтов, расследовании транспортных происшествий;
- подготовка информационных решений, позволяющих оптимизировать работу компаний, входящих в Партнерство;
- совершенствование структуры Партнерства.

Крайне важным в работе аппарата Партнерства является вопрос обратной связи с нашими участниками. Зачастую, для формирования, защиты общей позиции необходимыми являются данные, находящиеся в распоряжении компаний, и здесь особую значимость приобретает вопрос коммуникации, оперативного взаимодействия. В этой связи особую благодарность хотелось бы выразить руководителям компаний, а также их экспертам, благодаря работе которых по многим вопросам удалось добиться положительных решений, так как позиция Партнерства была подкреплена конкретными статистическими и экономическими данными.

Уважаемые коллеги!

Опыт работы нашей саморегулируемой организации, в том числе по итогам работы 2015 года, показал, что общая консолидированная позиция компаний, входящих в Партнерство, расценивается регуляторами, ОАО «РЖД» в качестве мнения операторского рынка в целом. Для нас крайне важно сохранять и увеличивать вес Партнерства как некоммерческой организации, представляющей интересы наиболее значимых игроков на рынке операторских услуг.

И в этой связи позвольте и от себя лично, и от имени аппарата Партнерства поблагодарить за ту поддержку, которую Вы оказываете нашим инициативам. В свою очередь мы постараемся и в дальнейшем обеспечить максимально возможную защиту интересов наших компаний.

*С уважением,
Исполнительный директор
СРО НП «Совет операторов
железнодорожного транспорта»
Алексей Александрович Дружинин*



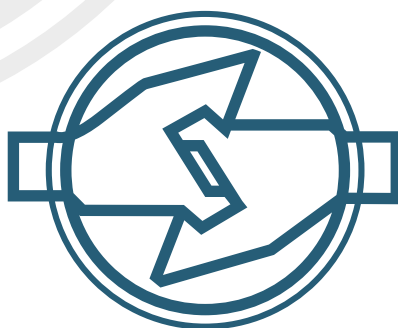
Партнерство в цифрах

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

15 июля 2009 года – дата государственной регистрации Партнерства в Министерстве юстиции Российской Федерации. **20 апреля 2011 года** – Партнерством получен статус саморегулируемой организации (СРО) в железнодорожной отрасли. На сегодняшний день СОЖТ является единственной саморегулируемой организацией на железнодорожном транспорте.

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

По состоянию на 31.12.2015 г. в составе СОЖТ – **30 операторских компаний**, в совокупности контролирующих почти **62,3%** парка железнодорожного подвижного состава, зарегистрированного на территории РФ. Компаниями-участниками Партнерства в 2015 году перевезено **806,7 млн. тонн** грузов по сети ОАО «РЖД», что составляет **64,9%** от общего количества грузов, перевезенных по сети российских железных дорог. Грузооборот операторов, входящих в СОЖТ, в 2015 году составил **1444 млрд т/км**, доля в общем грузообороте на сети – **62,6%**.



Глава 1

О Партнерстве

Миссия, цели и состав участников Партнерства

Саморегулируемая организация Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (далее Партнерство, СОЖТ) - некоммерческая организация, объединяющая операторов железнодорожного подвижного состава.

Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» учреждено в 2009 году. К этому времени в операторском сообществе сформировалось понимание необходимости создания организации, которая бы консолидировала усилия крупнейших операторов для закрепления в нормативно-правовой среде статуса, прав и обязанностей нового участника перевозок – оператора подвижного состава. **15 июля 2009 года Партнерство получило государственную регистрацию в Министерстве юстиции Российской Федерации, а 20 апреля 2011 года Партнерство стало первой саморегулируемой организацией в железнодорожной отрасли.**

Миссия – защита интересов операторского сообщества через создание института саморегулирования 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 сегодня является одной из наиболее авторитетных площадок для ведения конструктивного диалога операторов подвижного состава с ОАО «РЖД» и регулирующими государственными органами.

Защита интересов участников Партнерства реализуется по трем основным направлениям:

- подготовка проектов нормативных документов, взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти;
- взаимодействие с ОАО «РЖД»;
- донесение консолидированной позиции участников Партнерства через отраслевые и федеральные СМИ.

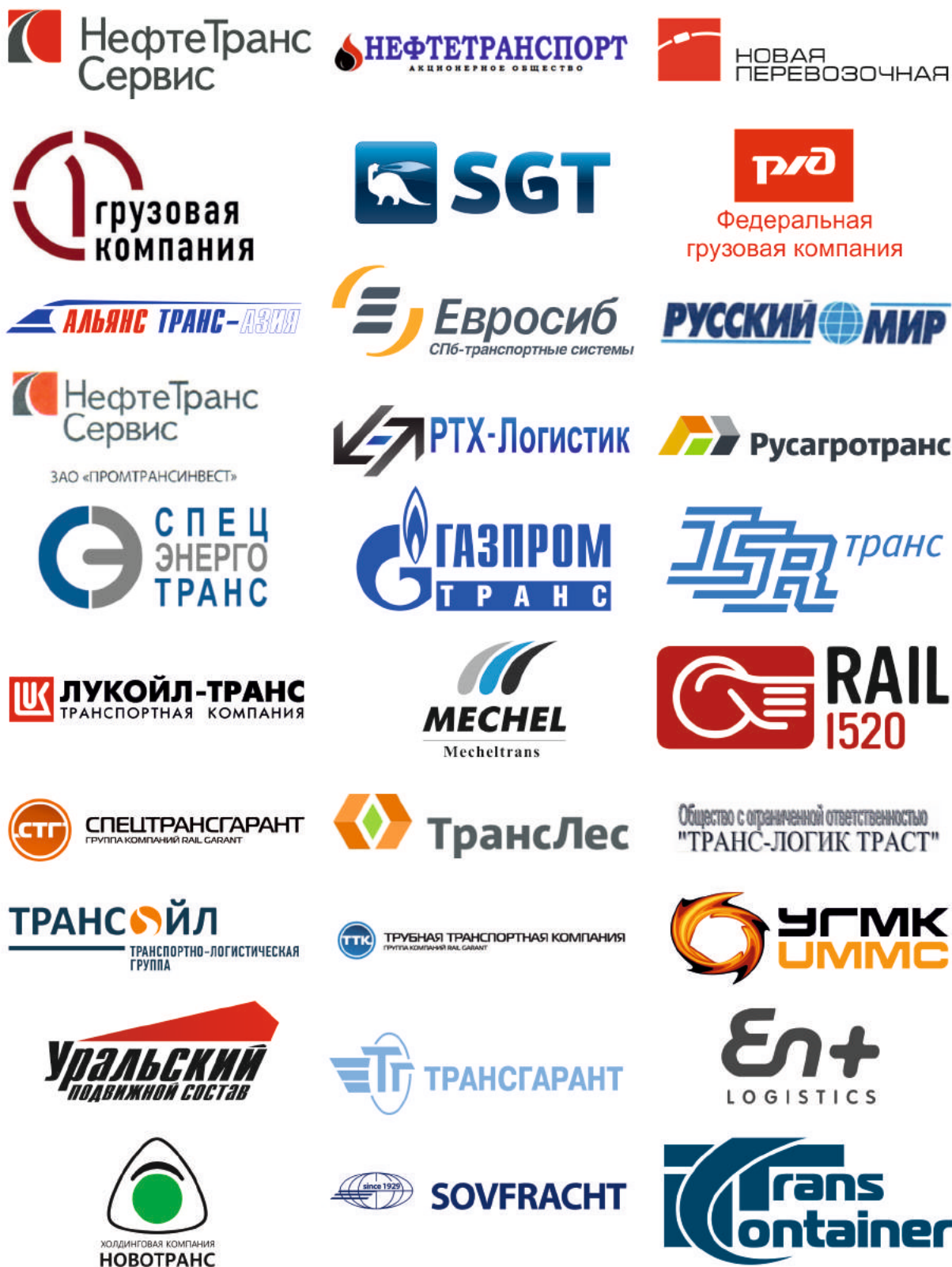
Цели Партнерства

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 в железнодорожном подвижном составе, принадлежащем операторам;
- создание системы саморегулирования в сфере деятельности операторов железнодорожного подвижного состава.

Состав участников Партнерства

По состоянию на 31 декабря 2015 года в состав Партнерства входило 30 компаний – операторов железнодорожного подвижного состава:



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

Приоритетные направления деятельности

Реализация мероприятий, направленных на **повышение эффективности** операторского бизнеса и снижения затрат операторских компаний;

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

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

- формирования государственной политики и нормативно-правового регулирования в области ж/д транспорта;
- реализации мероприятий, направленных на совершенствование нормативно-правовой и технологической базы, регламентирующей правила эксплуатации грузового ж/д подвижного состава.

Разработка, продвижение и реализация **целевой модели рынка** оперирования с учетом баланса интересов всех участников рынка перевозок и владельца инфраструктуры

Взаимодействие с причастными федеральными органами и ОАО «РЖД» по вопросам **совершенствования тарифной системы;**

Совершенствование взаимодействия с **общественными организациями**, деятельность которых осуществляется в смежных с операторами сегментах;

Участие в формировании правовых основ **международного сотрудничества** в области железнодорожного транспорта в части, касающейся деятельности операторов железнодорожного подвижного состава;

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

Ключевые мероприятия и итоги деятельности Партнерства

в области нормативного регулирования

О Правилах перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте

В целях реализации Федерального закона от 31.12.2014 № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» постановлением Правительства Российской Федерации от 31.10.2015 № 1180 утверждены Правила перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте (далее – Правила), которыми устанавливаются, в том числе порядок:

- определения и объявления припортовых железнодорожных станций, с которых вправе перемещать порожние грузовые вагоны;
- уведомления владельца вагонов о перемещении принадлежащих ему порожних грузовых вагонов и сведения, которые должно содержать уведомление;
- принятия порожних грузовых вагонов для перемещения;
- реализации права перевозчика, владельца инфраструктуры и владельца вагонов согласовать перевозку порожних грузовых вагонов по обращению владельца вагонов в процессе их перемещения.

Согласно Правилам, перечень припортовых железнодорожных станций, а также изменения, внесенные в указанный перечень, опубликовываются на официальном сайте Росжелдора в течение дня с момента утверждения этого перечня или изменений в него и в течение одного дня с момента опубликования Росжелдором – на официальном сайте владельца инфраструктуры. В результате того, что учтено предложение Партнерства, перечень и изменения к нему подлежат применению с даты, определённой Росжелдором, но не ранее чем через 10 дней со дня опубликования. Ранее информация об изменении перечня железнодорожных станций перемещения предлагалась к размещению только на официальном сайте владельца инфраструктуры, а срок начала применения предполагался с момента такого размещения.

Большинство предложений Партнерства нашли свое отражение в итоговой редакции Правил перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте. Окончательные выводы о влиянии принятых Правил на деятельность операторов железнодорожного подвижного состава и технологию работы железнодорожного транспорта в целом могут быть сделаны только по результатам мониторинга правоприменительной практики, который будет проводиться Партнерством. Для полноценного применения Правил необходимо утверждение Минтрансом России Порядка формирования и утверждения перечня припортовых железнодорожных станций, который в настоящее время находится в разработке.



О Перечне критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки порожних грузовых вагонов, отсутствие которых является основанием отказа в согласовании запроса-уведомления на перевозку порожних грузовых вагонов

Минтранс России утвержден приказ от 07.07.2015 № 214 «Об утверждении Перечня критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки порожних грузовых вагонов, отсутствие которых является основанием отказа в согласовании запроса-уведомления на перевозку порожних грузовых вагонов».

Перечень критериев разработан в целях реализации статьи 12 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» с учетом изменений, внесенных Федеральным законом от 31.12.2014 № 503-ФЗ.

Перевозка порожних грузовых вагонов под погрузку начинается с согласования запроса-уведомления на такую перевозку с перевозчиком. При этом, у ОАО «РЖД» может не быть технических и технологических возможностей для осуществления перевозки порожних вагонов.

Анализ содержащихся в Перечне критериев причин отказа показывает, что регулятором подчеркивается взаимосвязь между запросом-уведомлением на перевозку порожнего грузового вагона и заявкой ГУ-12, под которую он следует.

В целях минимизации случаев неправомерного отказа в перевозке порожних грузовых вагонов (и, как следствие, увеличения продолжительности простоя вагонов в ожидании согласования) перечень оснований для отказа в согласовании запроса-уведомления на перевозку порожних грузовых вагонов является закрытым. Представляется, что целью Перечня критериев является, в том числе недопущение указанных негативных последствий для участников перевозочного процесса.

Рабочая группа Партнерства по нормотворчеству участвовала в выработке предложений по первоначальной редакции проекта Перечня критериев, и ряд предложений учтены Минтрансом России при доработке проекта акта. Вместе с тем, реализация отдельных положений Перечня критериев, по мнению экспертов Партнерства, может способствовать возникновению рисков, связанных с необоснованными отказами в перевозке порожних грузовых вагонов. Для операторов железнодорожного подвижного состава это особенно важно в условиях введения платы за занятие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. Партнерство, исходя из результатов правоприменительной практики, будет оперативно инициировать предложения по внесению изменений в Перечень критериев.



О проекте федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – законопроект, Устав)

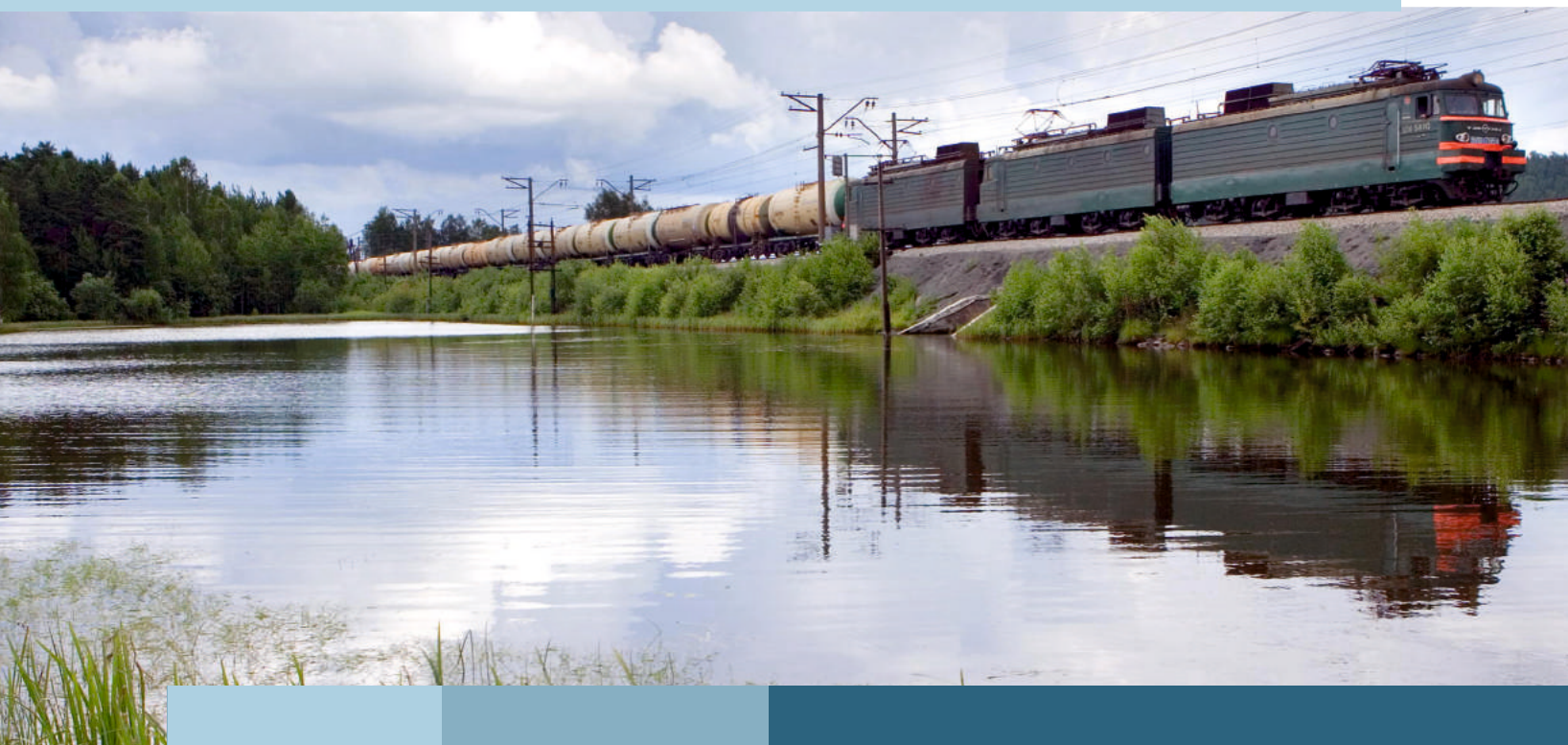
В 2015 году ФАС России подготовлен законопроект, которым предлагалось установить обязанность владельца вагонов дополнительно компенсировать расходы перевозчика, связанные с выполнением ТОР в случае обнаружения в пути следования образовавшихся по зависящим от него причинам неисправностей.

К таким расходам предлагалось отнести:

- выполнение дополнительных работ на станции обнаружения неисправности и на станции проведения ремонта;
- расходы, связанные с занятием путей общего пользования на указанных станциях вагонами в ожидании выполнения операций для проведения ТОР и с занятием путей общего пользования на промежуточных станциях поездами, в которых обнаружены средствами диагностики вагоны, требующие ТОР;
- затраты перевозчика, возникающие в связи с удлинением расстояния перевозки груза или порожнего вагона в связи с проведением ТОР не на станции обнаружения неисправности.

Позиция Партнерства по законопроекту состояла в том, что включение в Устав вопросов регулирования услуг по ремонту вагонов и, соответственно, взимания платы за данные услуги, не относится к предмету правового регулирования Устава, поскольку владелец вагона (за исключением случая, когда он является отправителем или получателем) не является стороной договора перевозки. Отношения между владельцем вагона и ОАО «РЖД» по поводу ремонта вагона являются самостоятельной договорной конструкцией, основой для которой является установленный Гражданским кодексом Российской Федерации договор подряда. Кроме того, как отметили эксперты Партнерства, законопроект не содержит определения понятия ТОР, а также положений об обязанности перевозчика по доказыванию зависимости причины технической неисправности от действий конкретного лица (в том числе владельца вагона).

Партнерство обратилось в ФАС России с предложением рекомендовать разработчику принять решение об отказе в дальнейшей подготовке законопроекта в связи с его несоответствием предмету правового регулирования Устава. По итогам решения Правительства Российской Федерации работа по законопроекту по линии ФАС России прекращена. Новым разработчиком законопроекта определен Минтранс России, проводится сбор предложений по концепции законопроекта.



Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов

Еще одним направлением деятельности Партнерства в сфере нормотворчества является участие в проводимой работе по актуализации Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов с учетом изменений, внесенных Федеральным законом от 31.12.2014 № 503-ФЗ. Указанная работа проводится на площадке Минтранса России (в том числе в период обсуждения проектов актов на портале regulation.gov.ru) и Минэкономразвития России (в период подготовки заключений об оценке регулирующего воздействия).

- проект Правил предъявления и рассмотрения претензий, возникшим в связи с осуществлением перевозок грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом;
- проект Правил приема грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом;
- проект Правил составления актов при перевозках грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом.

Выработанные рабочей группой по нормотворчеству позиции нашли свое отражение при подготовке разработчиком окончательной редакции проектов указанных правил. Кроме того, в 2015 году были приняты ряд актов, работа по которым проводилась в предшествующие периоды. В частности, речь идет о приказе Минтранса России от 26 февраля 2015 года №32 «Об утверждении правил перевозок железнодорожным транспортом грузов, порожних грузовых вагонов группами вагонов по одной накладной», а также о приказе Минтранса России от 7 августа 2015 года №245 «Об утверждении правил исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом».

Лицензирование всех видов ремонта вагонов и локомотивов

В 2015 году на заседаниях рабочих групп и Президиума Партнерства обсуждался законопроект «О внесении изменений в 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», подготовленный Минтрансом России. Согласно законопроекту, предлагается ввести лицензирование деятельности по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава на железнодорожном транспорте и деятельности по техническому обслуживанию и ремонту технических средств, используемых на железнодорожном транспорте. Таким образом, предполагается введение лицензирования всех видов ремонта вагонов (деповского, капитального, текущего отцепочного и текущего безотцепочного ремонтов) и локомотивов. Кроме того, законопроект предусматривает введение лицензирования такого вида деятельности как техническое обслуживание подвижного состава (вагонов и локомотивов).

В сентябре 2015 года в адрес Минтранса России и Минэкономразвития России была направлена позиция СОЖТ о необходимости дополнительного обсуждения законопроекта. По мнению Партнерства, позиция, изложенная в пояснительной записке к проекту федерального закона, некорректна, поскольку не учитывает существующую разрешительную систему в сфере технического обслуживания и ремонта подвижного состава, не решает проблему качества проводимых ремонтов, не уменьшает финансовую нагрузку на всех участников рынка железнодорожных перевозок.

В своем обращении Партнерство указало, что Федеральный закон от 04.05.2011 №99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» не предусматривает конкретных процедур обследования производственных площадей, документарную проверку технологических процессов производства, технического обслуживания и ремонта и проверку сведений о квалификации сотрудников, осуществляющих техническое обслуживание и ремонт подвижного состава.

По мнению Партнерства, введение данной процедуры потребует разработки нормативного правового акта, конкретизирующего лицензионные требования в соответствии со ст.8 Федерального закона от 04.05.2011 №99 ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О лицензировании отдельных видов деятельности» с учетом особенностей осуществления лицензируемого вида деятельности, регламента осуществления данной функции органом государственной власти, а также внесения изменений в иные действующие нормативные правовые акты. Однако в вышеуказанном проекте законопроекта не был предусмотрен необходимый переходный период, а также не содержалось указания на соотношение вводимого лицензирования с действующими разрешительными процедурами.

Кроме того, как считают эксперты Партнерства, введение лицензирования одновременно с уже действующими на территории Российской Федерации разрешительными системами является избыточным, увеличит сроки и затраты на получение необходимых разрешений, а также приведет к дублированию функций разными органами государственной власти. Расходы на проведение процедур выдачи клейма, аттестации и сертификации одновременно с лицензированием ремонтных предприятий неизбежно ложатся на плечи операторов и других владельцев подвижного состава, которые вынуждены включать такие расходы в стоимость конечной продукции. Партнерство считает, что введение лицензирования вагоноремонтной деятельности возможно исключительно при условии одновременной отмены действия на территории Российской Федерации требований Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, устанавливающих необходимость получения соответствующих разрешений на осуществление технического обслуживания и ремонта подвижного состава на железнодорожном транспорте.

В позиции, направленной в сентябре 2015 года в адрес Минтранса России и Минэкономразвития России, Партнерство предложило организовать дополнительное обсуждение проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» с представителями предпринимательского сообщества. В 2016 году работа по данному вопросу будет продолжена.



в области эксплуатации и ремонта грузовых вагонов

Отмена требований обязательной установки поглощающих аппаратов повышенной энергоемкости Т2 и Т3 на вагоны-цистерны, используемые для перевозки опасных грузов.

С 2012 года Партнерство ведет активную работу, направленную на отмену ввода требования обязательной установки поглощающих аппаратов повышенной энергоемкости Т2 и Т3 на вагоны-цистерны, используемые для перевозки опасных грузов. В 2013 году ОАО «НИИ вагоностроения» при финансировании Партнерством выполнило исследования по теме «Обоснование оборудования грузовых вагонов поглощающими аппаратами из существующего классификационного ряда». В 2015 году ОАО «НИИ вагоностроения» при финансировании Партнерства выполнена работа «Определение целесообразности комплектации грузовых вагонов поглощающими аппаратами классов Т0, Т1, Т2, Т3».

В июне 2015 года, в том числе на основании результатов научных исследований, профинансированных Партнерством, Минтранс России принял решение не применять на территории России требования по обязательной установке при депоковом ремонте поглощающих аппаратов повышенной энергоемкости Т2 и Т3 на вагоны-цистерны, используемые для перевозки опасных грузов (Приказ Минтранса России от 30.06.2015г. № 201). Таким образом, участникам Партнерства удалось сэкономить порядка 2,6 млрд. рублей (переоборудованию подлежало около 60 тыс. цистерн).

Отмена дополнительных ограничений по сезонной эксплуатации колесных пар грузовых вагонов. Начиная с 2014 года, Партнерство оперативно реагировало на попытки внести необоснованные дополнительные ограничения по сезонной эксплуатации колесных пар грузовых вагонов, а именно: по предлагаемым ограничениям в период с 1 октября по 1 апреля не осуществлять допуска в эксплуатацию и к следованию в поездах грузовых вагонов при наличии на колёсной паре выщербины глубиной более 5 мм и длиной более 25 мм, ползуна и «навара» более 0,5 мм при толщине обода колеса менее 35 мм. Реализация предлагаемых ужесточений действующих норм по дефектам на поверхности катания, по оценке Партнерства, снизили бы ресурс колесной пары (между капитальными ремонтами) на 10%, что неизбежно привело бы к удорожанию содержания парка грузовых вагонов более чем на 3,2 млрд. руб. в год. Кроме того, указанное предложение не имело научного обоснования целесообразности дополнительных требований к колесным парам в отдельные периоды календарного года. Планомерной работой, в том числе, участников Рабочей группы по эксплуатационным вопросам, удалось доказать необоснованность таких ограничительных мер.

В результате активной работы и обращений Партнерства в регулирующие органы, Минтранс России в мае 2015 года своим приказом отменил Указание МПС России от 01.09.2003 №Н-924у «Об ужесточении требований к колесным парам грузовых вагонов в эксплуатации в зимних условиях». По оценкам Информационно-аналитического центра СОЖТ, суммарная стоимость всех основных издержек, связанных с текущим отцепочным ремонтом колесных пар, для компаний-членов Партнерства потенциально могла составить 1,01 млрд. рублей.

Внесение изменений в Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов

В 2015 году была организована и проведена активная работа по вопросу внесения изменений в «Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов», связанных с учетом, регистрацией (перерегистрацией) грузовых вагонов, оформлением «Актв осмотра технического состояния собственных грузовых вагонов». Итогом такой работы является выработка на площадке Росжелдора консолидированной позиции заинтересованных сторон (владельца инфраструктуры, железнодорожной администрации, владельцев вагонов), а также предложений по внесению изменений в «Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов» в части отмены ряда требований, с целью упрощения процедуры регистрации/перерегистрации, собственных грузовых вагонов.

Утверждение изменений запланировано на заседании 64-го Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

в области стратегических направлений развития железнодорожного транспорта

Разработка методики расчета потребного количества железнодорожного подвижного состава

Разработка методики расчета потребного количества железнодорожного подвижного состава началась в 2014 году: по итогам заседания Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта под председательством Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А.В. причастным, в том числе и Партнерству, были даны поручения по проработке вопросов:

- стимулирования уменьшения общего количества вагонов на сети и приобретения новых вагонов с улучшенными характеристиками с использованием экономических механизмов;
- стимулирования уменьшения количества вагонов, неэффективных в эксплуатации, при помощи тарифных механизмов.

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

Цель разработки Методики – определение оптимального количества вагонов потребного парка для удовлетворения спроса грузоотправителей и обеспечения устойчивого роста экономики страны, эффективности использования подвижного состава, формирования инвестиционной программы операторского сообщества, формирования производственных планов предприятиями вагоностроения. В 2015 году работа над Методикой была продолжена. Согласно экспертным оценкам, парк грузовых вагонов в 2015 году снизился на 86 тыс. единиц, до 1 161 тыс. единиц. Снижение произошло из-за ряда мер, предпринятых для регулирования количества подвижного состава на сети, основными из которых стали введение платы за отстой вагонов на инфраструктуре общего пользования и запрет продления срока службы грузовых вагонов без проведения модернизации.

В 2015 году было проведено 4 заседания Рабочей группы по разработке мер, направленных на оптимизацию и обновление парка грузовых вагонов в Российской Федерации. Кроме того, эксперты Партнерства приняли участие в ряде совещаний Министерства промышленности и торговли России и ОАО «РЖД», в ходе которых обсуждалась унификация методики определения потребного парка. В первом полугодии 2015 года Партнерством подготовлено описание возможных методик расчета профицита парка подвижного состава, применяемых в компаниях, входящих в СОЖТ. К концу 2015 года Партнерство направило в ОАО «РЖД» проект Единой методики расчета потребного парка грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД».

В 2016 году обсуждение Методики будет продолжено, в числе в рамках совместной рабочей группы, в которую входят специалисты ОАО «РЖД» и профильных ведомств.

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

В июне 2015 года по итогам заседания Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта Минэкономразвития России было поручено в срок до 1 октября 2015 года разработать проект по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года (далее – Целевая модель рынка).

В сентябре 2015 года на заседании Президиума Партнерства были рассмотрены проект Целевой модели рынка, подготовленный Минэкономразвития России, и альтернативный проект в виде перечня предложений, представленный Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО. Анализ документов показал, что по ряду ключевых вопросов в подходах разработчиков существуют серьезные расхождения. По итогам решения заседания Президиума Партнерства в сентябре 2015 года аппаратом СОЖТ в адрес Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А.В. направлены предложения о проведении дополнительного анализа мероприятий структурной реформы на железнодорожном транспорте и переносе сроков разработки проекта Целевой модели рынка на первый квартал 2016 года.

Для формирования позиции Партнерства по Целевой модели рынка в сентябре 2015 года была специально создана Рабочая группа при Президиуме Партнерства (далее – Рабочая группа). В сентябре - декабре 2015 года Рабочая группа провела ряд заседаний, в ходе которых были выделены развилки по основным вопросам Целевой модели рынка, определены возможности и риски по основным ключевым вопросам. Кроме того, Аппаратом Партнерства проведены совещания с представителями Минэкономразвития России, ОАО «РЖД», Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО, АНО «Институт проблем естественных монополий», Аналитическим центром при Правительстве Российской Федерации.

В результате был сформирован ряд ключевых вопросов, по которым на заседании Президиума Партнерства, состоявшемся 1 декабря 2015 года, определена консолидированная позиция Партнерства по Целевой модели рынка на период до 2020 года. К таким вопросам отнесены:

- разделение инфраструктурной и перевозочной деятельности ОАО «РЖД»;
- консолидация парка универсального подвижного состава и дерегулирование вагонной составляющей;
- меры государственной поддержки железнодорожного транспорта;
- меры тарифного регулирования в Целевой модели рынка.

Позиция Президиума Партнерства по ключевым вопросам Целевой модели рынка:

1. По вопросу о разделении инфраструктурной и перевозочной деятельности ОАО «РЖД»:

Необходимо организационное обособление (технологическое, учетное) инфраструктурной и перевозочной деятельности внутри ОАО «РЖД» при сохранении юридического единства. Решение о возможности/невозможности юридического разделения инфраструктурной и перевозочной деятельности ОАО «РЖД» принять по итогам анализа опыта работы в условиях их обособления внутри холдинга ОАО «РЖД».

2. По вопросу консолидации парка универсального подвижного состава и дерегулирования вагонной составляющей:

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

3. По вопросу о мерах государственной поддержки железнодорожного транспорта:

- 3.1. Необходимо создание единых правил поддержки со стороны государства железнодорожных компаний, как входящих, так и не входящих в холдинг ОАО «РЖД».
- 3.2. Необходимо формирование долгосрочных принципов и правил регулирования со стороны государства рынка железнодорожных грузовых перевозок и смежных отраслей (включая вагоностроение).
- 3.3. Содержание существующей железнодорожной инфраструктуры будет обеспечиваться за счет тарифа ОАО «РЖД», а дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры – осуществляться за счет государства и иных источников финансирования.
- 3.4. Сетевой контракт является необходимой и основной формой поддержки и развития железнодорожной инфраструктуры.

4. По вопросу о мерах тарифного регулирования в Целевой модели рынка:

- 4.1. Необходимо создание единых правил поддержки со стороны государства железнодорожных компаний, как входящих, так и не входящих в холдинг ОАО «РЖД».
- 4.2. При совершенствовании тарифной системы необходимо сохранение дифференцированного подхода к тарификации грузовых перевозок по родам грузов с учетом их платежеспособности, группности отправок и дальности перевозок.

4.3. Целесообразно сохранение права ОАО «РЖД» применять тарифный коридор.

4.4. Необходимо изменение порядка применения тарифного коридора «РЖД»:

- повышение прозрачности за счет предварительного обсуждения предлагаемых вариантов решения ОАО «РЖД» по повышению/снижению тарифов с Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его дочерних зависимых обществ;
- публикация на сайте ОАО «РЖД» всех обращений по изменению тарифов в рамках тарифного коридора и материалов, обосновывающих применение коридора или отказ от применения тарифов;
- рассмотрение целесообразности введения права вето на решения ОАО «РЖД» по применению тарифного коридора.

5. По вопросу частной локомотивной тяги:

5.1. Продолжение практики перевозок грузов собственными поездными формированиями.

5.2. Расширение практики применения перевозок грузов собственными поездными формированиями.

5.3. Пилотные проекты в области перевозочной деятельности осуществляются на базе собственных поездных формирований.

5.4. Возможность работы на одном участке инфраструктуры двух и более независимых от ОАО «РЖД» грузовых перевозчиков.

6. По вопросу открытости ОАО «РЖД»:

6.1. Необходимо провести ревизию методологии раздельного учета доходов и расходов субъектов естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта.

6.2. Необходимо обеспечить публичность перечня «узких мест» на сети ОАО «РЖД» и порядок доступа к ним.

6.3. Необходимо обеспечить публичность отчетности ОАО «РЖД» по доходам и расходам в части видов перевозок, тарифных составляющих и основных видов деятельности.

В конце декабря 2015 года Минэкономразвития России направило в Партнерство новую редакцию проекта Целевой модели рынка. Позиция Партнерства по проекту в новой редакции также направлена 12 февраля 2016 года в Минэкономразвития России и ОАО «РЖД». В течение 2016 года эксперты Партнерства совместно со специалистами профильных ведомств продолжают работу над финальной версией документа.

в области взаимодействия с отраслевыми общественными организациями

Об организации обсуждения актуальных вопросов эксплуатации подвижного состава на площадке Общественного Совета Росжелдора

В феврале 2015 года по инициативе и при активной поддержке участников Партнерства было организовано заседание Общественного Совета Росжелдора, на котором состоялось рассмотрение следующих вопросов:

- «О согласовании проекта «Единого перечня наименований неисправностей, состояний, причин отставки, операций/работ контроля/устранения неисправностей грузовых вагонов в межремонтном периоде эксплуатации» и выработке предложений по его практическому применению на инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования»;
- «Об актуализации действующего Классификатора «Основные неисправности грузовых вагонов «КЖА 2005 05» с учетом результатов проведенной МИИТ работы по обоснованию распределения ответственности за отказы, указанные в данном Классификаторе»;
- «О целесообразности обязательного оснащения при проведении деповского ремонта грузовых вагонов, используемых для перевозки опасных грузов, поглощающими аппаратами повышенной энергоемкости классов Т2 и Т3»;
- «О подкатке и текущем ремонте колесных пар грузовых вагонов в эксплуатации без проведения текущего ремонта колесной пары (обыкновенного освидетельствования) при обеспечении особых условий подкатки колесной пары на участке ТОР»;
- «О нормативах контролируемых параметров узлов и деталей грузовых вагонов при выпуске из ТОР. Изменение некоторых действующих контролируемых параметров узлов и деталей грузовых вагонов при выпуске из ТОР, к значениям близким к аналогичным параметрам, действующим в эксплуатации. Ранее все эти вопросы были рассмотрены на рабочей группе по эксплуатационным вопросам и требовали дополнительного обсуждения в рамках дальнейшей реализации принятых по ним решений. Все вопросы, предложенные Партнерством к рассмотрению на заседании Общественного Совета, были согласованы Росжелдором. По итогам заседания участниками Общественного Совета в целом одобрены предложения Партнерства, а также выработаны рекомендации по реализации каждого из вопросов повестки дня заседания.

О сотрудничестве между Партнерством и Некоммерческим партнерством «Объединение производителей железнодорожной техники» (НП «ОПЖТ»)

В рамках сотрудничества между Партнерством и НП «ОПЖТ» на площадке Подкомитета по эксплуатации Комитета по грузовому подвижному составу НП «ОПЖТ» была организована совместная работа по согласованию разработанного по заказу Партнерства Единого перечня наименований неисправностей, состояний, причин отставки, операций/работ контроля/устранения неисправностей грузовых вагонов в межремонтном периоде эксплуатации (Единый перечень) с представителями Управления вагонного хозяйства ОАО «РЖД».

Совместная работа двух Партнерств по согласованию окончательной редакции Единого перечня продолжена в 2016 году. Также в конце 2015 года Партнерство предложило НП «ОПЖТ» провести совместную работу, направленную на изменение отдельных требований к техническому состоянию колесных пар грузовых вагонов.

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

Принимая во внимание важность повышения уровня качества и конкурентоспособности железнодорожного подвижного состава и услуг операторов, а также необходимость объединения усилий, направленных на создание условий для повышения уровня безопасности на железнодорожном транспорте Президиумом Партнерства было принято решение о создании совместной рабочей группы с Некоммерческим партнерством производителей и пользователей железнодорожного подвижного состава «Объединение вагоностроителей» (НП «ОВС»).

По итогам взаимодействия в рамках совместной рабочей группы было подготовлено и подписано Соглашение о сотрудничестве и взаимодействии между Партнерством и НП «ОВС».

В частности, стороны согласовали следующие формы сотрудничества:

- координация деятельности своих членов по вопросам обеспечения качества производства и безопасной эксплуатации грузовых вагонов;
- координация позиций сторон по формированию правовых основ в сфере технического регулирования и эксплуатации грузовых вагонов;
- совместная организация проведения научно-исследовательских работ по вопросам повышения качества грузовых вагонов и их комплектующих, а также их безопасной эксплуатации;
- совместная разработка предложений по критериям отнесения грузовых вагонов к категории инновационной продукции в части, касающейся потребительских свойств таких вагонов;
- участие представителей сторон в совещательных органах друг друга;
- создание постоянно действующей совместной рабочей группы;
- проведение совместных совещаний по наиболее актуальным проблемам обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте для выработки согласованной позиции.

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

На протяжении 2015 года представители Партнерства активно взаимодействовали с Минтранс России, ФАЖТ, Минпромторгом России, ОАО «РЖД», отстаивая интересы операторского сообщества, 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 государств-участников Содружества. В течение года состоялись заседания двух Комиссий вагонного хозяйства, два заседания Совета железнодорожного транспорта государств-участников Содружества, девять заседаний экспертной группы по эксплуатации и два заседания уполномоченных представителей железнодорожной администрации (ЖА). К каждому заседанию Комиссии вагонного хозяйства в рамках рабочей группы по эксплуатации по итогам изучения перечня запланированных к рассмотрению нормативных и технических вопросов формировалась позиция СОЖТ, которая в последующем утверждалась на заседаниях Президиума Партнерства. Представители Партнерства принимали активное участие в подготовке директив, в большинстве случаев объективно принималась позиция СОЖТ.

Так, на заседаниях Комиссии вагонного хозяйства были учтены следующие предложения:

На 59-ом заседании Комиссии вагонного хозяйства:

- отправлена на рассмотрение и доработку «Методика выполнения измерений перекоса котлов 4-х и 8-ми осных цистерн РД 32 ЦВ 074-2013»;
- направлен на рассмотрение экспертной группы актуализированный ПКБ ЦВ проект Извещения об изменении «Общего руководства по ремонту тормозного оборудования вагонов 732-ЦВ-ЦЛ»;
- поручено рабочей группе по эксплуатации грузовых вагонов и экспертной группе Комиссии Совета рассмотреть доработанный ПКБ ЦВ проект Извещения 32 ЦВ 28-2013 об изменении Альбома-справочника «Знаки и надписи на вагонах грузового парка колеи 1520мм» №632-2011 ПКБ ЦВ;
- отклонены требования по нанесению на приобретаемые детали электронной маркировки;
- снято с повестки дня внесение изменений в РД 32 ЦВ 056-97 «Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм. Руководство по текущему отцепочному ремонту»;
- внесены изменения в Инструкцию осмотра;
- поддержан ряд предложений по проекту Положения о Комиссии вагонного хозяйства.

На 60-ом заседании Комиссии вагонного хозяйства:

- внесено существенное дополнение в Альбом –справочник «Знаки и надписи грузовых вагонов 1520 мм» о допуске в эксплуатацию вагонов без табличек завода-изготовителя;
- учтено пожелание Партнерства в части согласования с ЖА пропуска вагонов в межгосударственном сообщении на пунктах МГСР со знаками и надписями до проведения очередного планового ремонта;
- учтены предложения в части внесения изменений в ГОСТ 32400-2013 «Рама боковая и балка наддресорная литых тележек железнодорожных грузовых вагонов»;
- учтена инициатива Партнерства по отмене необходимости предоставления акта технического состояния по всем причинам, кроме первичной регистрации;
- учтена позиция СОЖТ об отклонении предложения в части сокращения срока проведения среднего ремонта колесных пар с 5 до 3 лет.



Текущие вопросы операторской деятельности

Организация отправительских маршрутов

В декабре 2014 года ОАО «РЖД» выпустило распоряжение, которое внесло существенные изменения в принципы организации маршрутизации на железнодорожном транспорте (от 12.12.2014 №2979р «Об утверждении плана формирования грузовых поездов на железных дорогах ОАО «РЖД» на 2014/2015 год»). Документ устанавливал унифицированные нормы веса и длины отправительских маршрутов (вес 6000-6300 тонн в зависимости от дороги формирования и дороги назначения, длина - 71 условный вагон).

Однако, на пути следования ряда маршрутов существуют технологические ограничения инфраструктуры, не позволяющие пропускать маршрутные поезда унифицированной длины и/или веса. Также и на ряде станций, в силу технологических причин, формирование отправительских маршрутов унифицированной длины стало невозможным. В результате были нивелированы сформированные ранее технологические решения по организации маршрутных перевозок с указанных станций. По мнению Партнерства, установление веса и длины отправительских маршрутов исключительно в унифицированной форме не во всех случаях было технически необоснованным. Вес и длина отправительских маршрутов должны определяться с учетом технической оснащенности участков железнодорожной инфраструктуры, длины путей формирования маршрутов, тяговых мощностей и т.д. Соответствующие обращения были направлены в адрес ОАО «РЖД» и Минтранса России.

В связи с новыми подходами в плане формирования отправительских маршрутов по инициативе Партнерства были проведены консультации с ОАО «РЖД» (совещания под руководством старшего вице-президента ОАО «РЖД» Краснощека А.А., вице-президента ОАО «РЖД» Бабаева С.М.). По итогам консультаций достигнуты согласованные подходы к вопросам организации маршрутизации. В результате ОАО «РЖД» выпущена телеграмма, согласно которой вес и длина отправительских маршрутов определяются, исходя из конкретных характеристик определенных участков железнодорожной инфраструктуры. Нормы веса маршрута и длины состава в вагонах по станциям отправления указаны в Перечне отправительских маршрутов, формируемых на путях общего пользования станций сети дорог. Прибыль компаний –членов СОЖТ в результате действий, предпринятых Партнерством, составила порядка 5,8 млрд. рублей.

Включение TOP в тариф

Партнерство считает целесообразным введение государственного тарифного регулирования стоимости оказания услуг TOP грузовых вагонов. СОЖТ предложил включить в тариф на перевозку следующие услуги TOP:

1. Подачу/уборку, в том числе «добор тарифа»;
2. Устранение эксплуатационных неисправностей, в том числе возникающих по причинам, связанным с нарушением установленных правил и(или) условий эксплуатации грузового вагона владельцем инфраструктуры или перевозчиком (эксплуатационно-технологические, эксплуатационно-производственные и т.п.);
3. Выполнение регламентных работ, производство которых предусматривается при техобслуживании.

Партнерство предложило не включать в тариф на перевозку следующие услуги TOP:

- замену крупных номерных деталей (тележек, автосцепок, поглощающих аппаратов);
- замену колесных пар, кроме случаев неисправностей, возникающих по причинам, указанным в п.2.;
- устранение повреждений грузовых вагонов, их составных частей и деталей, кроме повреждений, возникающих по причинам, указанным в п.2

Услуги TOP, не включенные в тариф на перевозку, Партнерство предлагает тарифицировать путем принятия регулирующими органами соответствующего приказа. При выработке принципов государственного тарифного регулирования стоимости оказания услуг TOP Партнерство предлагает учесть необходимость дифференциации по родам (моделям) грузовых вагонов в зависимости от их технических характеристик.

В апреле 2015 года Партнерство направило свои предложения по вопросу включения стоимости TOP в тариф в адрес ОАО «РЖД». В ходе дальнейшего обсуждения вопроса с ОАО «РЖД» были озвучены риски, которые владелец вагона может понести при включении в тариф абсолютно всех неисправностей, устраняемых при TOP, а в большей мере – технологических неисправностей, возникающих из-за некачественного проведения плановых видов ремонта. По итогам обсуждения представители НП «ОЖДПС» поддержали позицию СОЖТ о целесообразности частичного включения TOP в тариф. В 2016 году работы в данном направлении будут продолжены. Соответствующие предложения Партнерства будут направлены в адрес регуляторов.

Ограничения на перевозку крупнотоннажных контейнеров массой брутто более 30,48 тонн (в том числе танк-контейнеров):

В 2015 году рядом телеграмм ОАО «РЖД» были введены ограничения в приеме к перевозкам крупнотоннажных контейнеров массой брутто более 30,48 тонн (прием к перевозке только при согласовании особых условий перевозки на основании обращений грузоотправителей с приложением в обязательном порядке официальных подтверждений заводов-изготовителей о возможности перевозки контейнеров с заявленной максимальной массой брутто на платформах конкретных моделей).

В целях выработки взаимоприемлемых подходов по недопущению остановки железнодорожных перевозок в крупнотоннажных контейнерах массой брутто свыше 30,48 тонн (в том числе в танк-контейнерах) по инициативе Партнерства и с участием его представителей ЦФТО ОАО «РЖД» и Минтранс России был проведен ряд совещаний в октябре 2015 г. – январе 2016 года.

По итогам указанных совещаний и в соответствии с данными на них поручениями Партнерством:

- направлены обращения к заинтересованным членам Партнерства о предоставлении информации и документов от заводов-изготовителей вагонов о возможности осуществления соответствующих перевозок, полученные разрешающие информация и документы обобщены и предоставлены в ЦФТО ОАО «РЖД» и Росжелдор;
- обобщены и направлены в ЦФТО ОАО «РЖД» предложения членов Партнерства о внесении изменений в предложенные ОАО «РЖД» договоры о перевозке грузов в крупнотоннажных контейнерах на особых условиях;
- начата работа по организации внесения соответствующих изменений в нормативные документы (ГОСТы), регламентирующие перевозки контейнеров массой брутто свыше 30,48 тонн.

В настоящее время ОАО «РЖД» даны разрешения на перевозку крупнотоннажных контейнеров на определенных моделях платформ, продолжается работа Партнерства по организации внесения изменений в нормативные документы.

Глава 2

СИСТЕМА ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ И НАДЗОРА

Общее собрание членов Партнерства

Общее собрание членов СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» (далее - Партнерство) является высшим органом управления и руководствуется в своей деятельности законодательством Российской Федерации и Уставом Партнерства. Компетенция Общего собрания членов Партнерства определена в пункте 5.2. Устава Партнерства.

К исключительной компетенции Общего собрания членов Партнерства относятся:

- 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.

высший орган управления
Общее собрание членов
решение ключевых вопросов
и утверждение приоритетных
направлений развития

постоянно действующий
коллегиальный орган управления

Президиум

формирование текущих задач
в рамках приоритетных
направлений деятельности

единоличный исполнительный
орган управления

Исполнительный директор

руководство текущей
деятельностью

**Ревизионная
комиссия**
надзор за финансовой деятельностью

Счетная комиссия

Ключевые решения Общих собраний членов Партнерства в 2015 году

В период с января по декабрь 2015 года было проведено два Общих собрания членов Партнерства – годовое и внеочередное.

Годовое Общее собрание членов Партнерства состоялось 25 июня 2015 года.

На собрании были представлены итоги деятельности Партнерства в 2014 году, годовая бухгалтерская отчетность, итоги аудиторской и ревизионной проверки. Также на годовом Общем собрании, в связи с истечением срока полномочий, состоялись пере выборы Исполнительного директора, членов Президиума и Председателя Президиума Партнерства, членов Ревизионной комиссии.

Председателем Президиума Партнерства из числа вновь избранных членов Президиума сроком на три года избран член Совета директоров ЗАО «Русагротранс» Засов Константин Львович, ранее занимавший этот пост с октября 2014 года.

По итогам голосования Исполнительным директором Партнерства избран Дружинин Алексей Александрович. Срок полномочий вновь избранного директора составляет 3 года.

Согласно Уставу, Президиум формируется из представителей компаний-членов Партнерства, а также независимых членов. Избрание членов Президиума Партнерства осуществлялось голосованием представителей компаний – членов СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» по двум спискам, один из которых – список независимых кандидатов в члены Президиума Партнерства, другой – список кандидатов от компаний-участников СОЖТ. Президиум Партнерства избирается сроком на три года в количестве не более 16 человек.

В новый состав Президиума Партнерства избраны:

от компаний-участников:

- Баскаков Петр Васильевич, генеральный директор ПАО «ТрансКонтейнер»;
- Букин Олег Юрьевич, генеральный директор АО «ПГК»;
- Гущин Сергей Анатольевич, член Правления ООО «ТТК»;
- Евдокименко Виталий Михайлович, генеральный директор АО «ФГК»;
- Засов Константин Львович, член Совета директоров ЗАО «Русагротранс»;
- Лихтенфельд Алексей Борисович, советник генерального директора АО «НефтеТрансСервис»;
- Мальцев Сергей Валентинович, советник генерального директора ОАО «НПК»;
- Никитин Дмитрий Николаевич, генеральный директор ЗАО «Евросиб СПб-ТС»;
- Ромашов Игорь Валерьевич, президент ООО «Трансойл»;
- Чиганашкина Ирина Викторовна, заместитель генерального директора по техническому развитию ЗАО «РТХ-Логистик».

независимые члены Президиума Партнерства:

- Аристов Сергей Алексеевич, статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Российской Федерации;
- Бабаев Салман Магомедрасулович, вице-президент по коммерческой деятельности ОАО «РЖД»;
- Гераскин Вадим Викторович, заместитель генерального директора по связям с государственными органами ООО «Компания «Базовый элемент»;
- Гром Алексей Николаевич, первый заместитель Генерального директора ООО «Проектный офис ОТЛК»;
- Илатовский Денис Викторович, заместитель Генерального директора – Директор по логистике АО «СУЭК»;
- Мандрон Ярослав Владимирович, директор Департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Министерства экономического развития РФ.

В новый состав Ревизионной комиссии избраны:

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

Срок полномочий нового состава Ревизионной комиссии составляет 3 года.

22 декабря 2015 года состоялось внеочередное Общее собрание членов Партнерства, на котором был утвержден финансовый план Партнерства на 2016 год, подведены предварительные итоги деятельности Партнерства за 2015 года.



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 изменениями от 20.12.2012 (Протокол № 11), от 26.06.2013 (Протокол № 12), от 18.12.2014 (Протокол № 16).

Основной задачей Президиума Партнерства является проведение политики, обеспечивающей динамическое развитие Партнерства и повышение устойчивости его работы.

В состав Президиума входят:



Председатель
Президиума Партнерства:
Засов Константин Львович

Заместитель
Председателя Президиума:
Гераскин Вадим Викторович



Члены Президиума Партнерства:



**Аристов
Сергей Алексеевич**



**Бабаев Салман
Магомедрасулович**



**Баскаков
Петр Васильевич**



**Букин
Олег Юрьевич**



**Гром
Алексей Николаевич**



**Гущин
Сергей Анатольевич**



**Евдокименко
Виталий Михайлович**



**Илатовский
Денис Викторович**



**Лихтенфельд
Алексей Борисович**



**Мальцев
Сергей Валентинович**



**Мандрон Ярослав
Владимирович**



**Никитин
Дмитрий Николаевич**



**Ромашов
Игорь Валерьевич**



**Чиганашкина
Ирина Викторовна**

Ключевые решения Президиума Партнерства в 2015 году

В период с января по декабрь 2015 года Президиумом Партнерства было проведено 12 заседаний и приняты следующие ключевые решения:

О целесообразности установки на вагоны-цистерны для перевозки опасных грузов поглощающих аппаратов повышенной энергоемкости классов Т2, Т3 при капитальном ремонте

По итогам заседания 29 января 2015 года аппарату Партнерства поручено провести совместное совещание с НП «Объединение вагоностроителей», по итогам которого подготовить обращение в адрес заместителя Министра транспорта Российской Федерации Цыденова А.С. с просьбой о предоставлении результатов исследований ОАО «ВНИИЖТ» по обязательному оснащению при проведении деповского ремонта грузовых вагонов-цистерн, используемых для перевозки опасных грузов, поглощающими аппаратами повышенной энергоемкости класса Т2 и Т3.

По итогам заседания 14 мая 2015 года одобрено заключение Партнерством с ОАО «НИИ вагоностроения» договора на оказание услуг по подготовке заключения о целесообразности комплектации грузовых вагонов поглощающими аппаратами классов Т0, Т1, Т2, Т3 по результатам Отчетов ОАО «НИИ вагоностроения» и ОАО «ВНИИЖТ» об исследовании влияния применяемых поглощающих аппаратов различных классов на грузовые вагоны на сумму не более 1 000 000 рублей. Финансирование вышеуказанных услуг произвести за счет средств Фонда Президиума Партнерства.

О взаимодействии с НП «Объединение вагоностроителей»

По итогам заседания 29 января 2015 года принято решение о создании постоянно действующей совместной рабочей группы Партнерства с НП «Объединение вагоностроителей» для выработки мер стабилизации отрасли, подготовки соглашения о взаимодействии с НП «Объединение вагоностроителей», предусматривающего следующие параметры сотрудничества:

- создание совместного координационного органа для постоянного взаимодействия между операторами и производителями;
- выработка плана производства подвижного состава по количеству и качеству, исходя из реальной потребности рынка;
- выработка общих подходов по цене подвижного состава;
- разработка типового контракта по закупке подвижного состава.

По итогам заседания 18 февраля 2015 года одобрен проект соглашения о сотрудничестве и взаимодействии Партнерства с НП «Объединение вагоностроителей» и продолжена работа по согласованию документа с НП «Объединение вагоностроителей».

По итогам заседания 15 апреля 2015 года Куратором совместной рабочей группы с НП «Объединение вагоностроителей» от Партнерства назначен Член Президиума Партнерства Алексей Николаевич Гром.

О позиции Партнерства по возможности передачи в управление ОАО «РЖД» частного парка универсальных грузовых вагонов (п.2.2 протокола совещания в Минтрансе России от 09.02.2015 г. № АЦ-15)»

По итогам заседания 11 марта 2015 года аппаратом Партнерства подготовлена и направлена в адрес заместителя Министра транспорта Российской Федерации Цыденова А. С. и заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А. В. обоснованная позиция Партнерства касательно условий передачи в управление ОАО «РЖД» частного парка универсальных вагонов с отражением следующего:

- Партнерство не поддерживает дерегулирование вагонной составляющей;
- Партнерство не поддерживает предоставление права ОАО «РЖД» на применение ценового коридора в отношении вагонной составляющей;
- Передача подвижного состава в аренду ОАО «РЖД» без детального моделирования возможных негативных последствий повлечет за собой усиление дисбаланса в естественно-монопольном и рыночном сегментах деятельности железнодорожного транспорта.

О работе по подготовке нормативно-правовых актов для реализации положений Федерального закона от 31.12.2014 г. № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и статью 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»

По итогам заседания 15 апреля 2015 года принято решение продолжить работу с Минтрансом России по подготовке нормативных правовых актов для реализации положений Федерального закона от 31.12.2014 г. № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и статью 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

В дальнейшем вопросы совершенствования отраслевого законодательства, в том числе ведомственных нормативных правовых актов, поддерживающих изменения Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, включая вопросы совершенствования нормативного регулирования взаимоотношений между участниками рынка железнодорожных перевозок, регулярно рассматривались Президиумом Партнерства в течение всего 2015 года. Подробнее на эту тему - в разделе «Ключевые мероприятия Партнерства в области нормативного регулирования».

О позиции Партнерства по вопросу тарифного регулирования услуг текущего отцепочного ремонта **По итогам заседания 14 мая 2015 года принято решение о позиции Партнерства по вопросу введения государственного тарифного регулирования стоимости оказания услуг текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов.**

В тариф на перевозку предложено включить следующие услуги TOP:

1. Подачу/уборку, в том числе «добор тарифа»;
2. Устранение эксплуатационных неисправностей, в том числе возникающих по причинам, связанным с нарушением установленных правил и (или) условий эксплуатации грузового вагона владельцем инфраструктуры или перевозчиком (эксплуатационно-технологические, эксплуатационно-производственные и т.п.);
3. Выполнение регламентных работ, производство которых предусматривается при техобслуживании.

Предлагается не включать в тариф на перевозку следующие услуги TOP:

- Замену крупных номерных деталей (тележек, автосцепок, поглощающих аппаратов);
- Замену колесных пар, кроме случаев неисправностей, возникающих по причинам, указанным в пункте 2;
- Устранение повреждений грузовых вагонов, их составных частей и деталей, кроме повреждений, возникающих по причинам, указанным в пункте 2.

Услуги TOP, не включенные в тариф на перевозку, предложено тарифицировать путем принятия соответствующего приказа уполномоченным регулирующим органом.

Аппарату Партнерства поручено обратиться в Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО с предложением провести совместное с членами Президиума Партнерства обсуждение целесообразности введения государственного тарифного регулирования стоимости оказания услуг текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов и выработка консолидированной позиции по данному вопросу.

Аппаратом Партнерства подготовлено и направлено обращение в адрес заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А. В. о необходимости комплексного рассмотрения тарификации услуг текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов и участия представителей Партнерства в обсуждении вопросов, связанных с тарифным регулированием услуг текущего отцепочного ремонта подвижного состава.

По итогам заседания 24 декабря 2015 года рассмотрена текущая ситуация по вопросу о законодательном закреплении регулируемой платы, компенсирующей затраты ОАО «РЖД», возникающие при отцепке и направлении вагонов в текущий ремонт, предлагаемом ФАС России. Решено продолжить работу по данному вопросу в рамках обсуждения проекта изменений в ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», предусматривающего взимание дополнительного сбора с владельцев вагонов, компенсирующего возникающие затраты ОАО «РЖД», связанные с выполнением работ с вагонами при отцепке в ТОР.

Вопрос тарификации ТОР актуален, Партнерство по нему осуществляет постоянный мониторинг цен, условий заключения договоров и случаев отцепки вагонов в ТОР.

О рассмотрении проекта Тарифного руководства «Правила применения ставок платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава»

По итогам заседания 15 апреля 2015 года рассмотрен проект Тарифного руководства «Правила применения ставок платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава». Позиция Партнерства, сформированная путем опроса членов Партнерства и с учетом высказанных на заседании Президиума замечаний, представлена на совещании в ФСТ России 16 апреля 2015 года и частично учтена ФСТ России в Тарифном руководстве «Правила применения ставок платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава».

О позиции Партнерства по проекту Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года

По итогам заседания 09 сентября 2015 года рассмотрены варианты проекта Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года (Целевая модель), подготовленные Минэкономразвития России и Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО. Принято решение о создании рабочей группы при Президиуме Партнерства по выработке предложений Партнерства по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года. Куратором назначен Член Президиума Партнерства Букин Олег Юрьевич. Целью создания рабочей группы является выработка предложений Партнерства по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года.

Аппаратом Партнерства направлено обращение в адрес заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А.В. о рассмотрении возможности переноса сроков предоставления предложений по вновь формируемой Целевой модели с 01 октября 2015 года на 31 марта 2016 года с целью проведения более глубокого анализа итогов и эффективности результатов структурной реформы и Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года.

По итогам заседания 01 декабря 2015 года аппарату Партнерства поручено направить перечень ключевых вопросов по Целевой модели в адрес всех компаний-участников Партнерства, а также подготовить консолидированную позицию Партнерства по проекту Целевой модели с учетом голосования членов Президиума по перечню основных положений.

Подробнее о позиции Партнерства по Целевой модели рынка оперирования до 2020 года в разделе «Ключевые мероприятия Партнерства в области стратегических направлений развития железнодорожного транспорта».

О мероприятиях Партнерства по исполнению пунктов 3, 4 и 6 протокола совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А. В. от 26 ноября 2015 г. № АД-П9-238пр

По итогам заседания 24 декабря 2015 года при определении позиции Партнерства решено руководствоваться следующим:

- Распространение выплаты «утилизационной премии» (единовременной выплаты при списании старого вагона и приобретении нового вагона) не только при применении лизинговых схем, но и при использовании иных источников финансирования (собственные средства, кредитные ресурсы). По имеющимся расчетам оптимальный размер субсидии на один приобретаемый новый вагон (как обычный, так и инновационный) мог бы составлять:

150 тыс. руб. при списании 1-го старого вагона;
200 тыс. руб. при списании 2-х старых вагонов;
250 тыс. руб. при списании 3-х старых вагонов.

- Предоставление субсидии на уплату процентов по кредитам, взятым на приобретение в 2016 году новых вагонов в размере 9/10 ключевой ставки ЦБ РФ. Продление срока получения субсидии на уплату процентов по кредитам с 1 года до 2 лет (на вагоны, планируемые к приобретению в 2016 году и далее);
- Фиксация цен на новый подвижной состав (расчеты, с учетом существующей ставки доходности на вагон, показывают, что оптимальным уровнем цены для новых вагонов будет являться 1,7-1,8 млн. рублей для «обычных вагонов», 2-2,2 млн. рублей для инновационных);
- Совокупность указанных мер позволит обеспечить в 2016 году стабильный спрос на продукцию вагоностроительных компаний.

О позиции Партнерства, представляемой на заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества и его рабочих органов

Президиумом Партнерства систематически анализируются проекты документов и протоколы Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества и его рабочих органов и другие связанные документы.

В 2015 году Президиум рассмотрел:

- Актуальные вопросы эксплуатации подвижного состава по вопросам повестки дня 59-го заседания Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций (заседание Президиума Партнерства от 11 марта 2015 года);
- Новую редакцию «Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и обсудил работы по внесению изменений в документы Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества в связи с принятием новой редакции СМГС (заседание Президиума Партнерства от 15 апреля 2015 года);
- Итоги 62-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества в части установления запрета передачи по межгосударственным пунктам перехода вагонов, укомплектованным боковыми рамами и надрессорными балками, прошедшими продление срока службы после 15 июня 2015 года (заседание Президиума Партнерства от 09 сентября 2015 года);
- Проект протокола 63-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (заседание Президиума Партнерства от 22 октября 2015 года);
- Итоги 63-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (заседание Президиума Партнерства от 18 ноября 2015 года).

О создании рабочей группы при Президиуме Партнерства по технологическому развитию

По итогам заседания 24 декабря 2015 года принято решение о создании рабочей группы при Президиуме Партнерства по развитию технологий в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом. Куратором созданной рабочей группы назначен Член Президиума Партнерства Никитин Дмитрий Николаевич. Целью создания рабочей группы является развитие и внедрение технологий, повышающих эффективность деятельности операторов – членов Партнерства. Куратору поручено сформировать состав рабочей группы из специалистов в области технологии работы операторских компаний на основании предложений членов Партнерства.

О проекте Порядка формирования и утверждения перечня припортовых железнодорожных станций, с которых перевозчик и владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования вправе перемещать порожние грузовые вагоны»

По итогам заседания 24 декабря 2015 года рассмотрен подготовленный Минтранс России проект Порядка формирования и утверждения перечня припортовых железнодорожных станций, с которых перевозчик и владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования вправе перемещать порожние грузовые вагоны, (далее – проект Порядка) и выработанной по итогам проведенного обсуждения рабочей группы при Президиуме Партнерства по нормотворчеству позиции по данному проекту Порядка. Аппарату Партнерства поручено продолжить работу по указанному проекту Порядка в целях продвижения выработанных предложений при дальнейшей подготовке проекта Порядка. Куратору рабочей группы при Президиуме Партнерства по нормотворчеству Дружинину А.А. поручено организовать работу по формированию перечня критериев припортовых железнодорожных станций, с которых перевозчик и владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования вправе перемещать порожние грузовые вагоны.



Исполнительный директор

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 2015 года сроком на 3 года Исполнительным директором Партнерства избран Дружинин Алексей Александрович.



Алексей Александрович Дружинин

Родился 24 февраля 1973 г. в Москве.

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

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

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

В 2004 году назначен начальником Юридического управления МПС РФ, в 2004-2005 гг - начальник Правового управления Федерального агентства железнодорожного транспорта.

В 2005-2006 гг занимал должность заместителя директора Департамента правового обеспечения и законопроектной деятельности Министерства транспорта РФ.

В 2006-2008 гг - заместитель директора Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России.

С марта 2008 г. по июль 2014 г. занимал пост директора Департамента правового обеспечения и законопроектной деятельности Министерства транспорта РФ.

С июля 2014 года по июнь 2015 года занимал должность вице-президента ООО «Рустранском».

В декабре 2014 года назначен заместителем исполнительного директора СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта», с 30 июля 2015 года – исполнительный директор Партнерства.

Действительный государственный советник РФ 2 класса (классный чин присвоен Указом Президента РФ от 30 марта 2009 г.), имеет государственные и ведомственные награды.

Ревизионная комиссия Партнерства

По решению годового Общего собрания членов Партнерства (протокол от 25.06.2015 г. № 17) в состав Ревизионной комиссии входят:

- **Коршунова Наталья Владимировна**, заместитель генерального директора по инвестициям АО «ДВТГ»;
- **Прокофьева Оксана Викторовна**, начальник отдела сводной управленческой отчетности Департамента финансов ЗАО «Русагротранс»;
- **Проскура Наталья Валентиновна**, главный бухгалтер АО «Федеральная грузовая компания»;
- **Семенов Денис Сергеевич**, заместитель генерального директора по развитию и логистике, ООО «Транс-Логик Траст».

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 на конец 2015 года был представлен следующими лицами:

- **Володин Виктор Иванович**, руководитель Управления делами СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта»*;
- **Кутенко Максим Борисович**, юрисконсульт ООО «ТТК»;
- **Новикова Рафиля Нурмиевна**, помощник Генерального директора ООО «Стилтранс»;
- **Степаненко Евгений Алексеевич**, начальник отдела договорной работы ООО «УВЗ-Логистик»;
- **Чевардин Александр Борисович**, директор Департамента внешних связей ЗАО «Русагротранс».

* по состоянию на март 2015 года. С декабря 2015 года - Советник старшего вице-президента ОАО «РЖД» Мальцева С.В.

Глава 3

РАБОЧИЕ ГРУППЫ ПАРТНЕРСТВА

Рабочие группы являются коллегиальными постоянно действующими либо специально созданными для реализации конкретной цели консультативно-совещательными органами Президиума Партнерства.

Цель образования Рабочих групп – углубленная проработка вопросов, входящих в компетенцию Партнерства и подготовка материалов для органов управления Партнерства.

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

Решение о создании Рабочей группы, определении целей и задач ее деятельности, временном или постоянном характере функционирования принимает Президиум Партнерства. Рабочая группа для реализации возложенных на нее функций подготавливает предложения и рекомендации, а также проекты решений Президиума по рассматриваемым вопросам.

Контроль за деятельностью Рабочей группы, ее взаимодействие с Президиумом осуществляет Куратор, назначаемый Президиумом из числа членов Президиума или иных лиц.

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

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

Рабочая группа по нормотворчеству	Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования	Рабочая группа по разработке мер, направленных на оптимизацию и обновление парка грузовых вагонов, и разработке эффективной технологии управления вагонным парком в Российской Федерации
Рабочая группа по эксплуатационным вопросам	Рабочая группа по развитию технологий в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом.	Рабочая группа по внесению изменений в Устав Партнерства и Регламент работы Президиума Партнерства
Рабочая группа по выработке предложений Партнерства по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года	Рабочая группа по разработке мер по развитию частной локомотивной тяги и множественности перевозчиков в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в Российской Федерации	Рабочая группа по разработке стратегии развития Партнерства на среднесрочный трехлетний период.

Совместная рабочая группа с НП «Объединение вагоностроителей»

Рабочая группа по нормотворчеству

Характер деятельности: на постоянной основе

Куратор: Исполнительный директор
Партнерства
Дружинин
Алексей Александрович



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

Рабочая группа создана решением Президиума Партнерства 27 ноября 2009 года (Протокол Президиума №6/2009).

Цель создания:

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

Среди основных направлений деятельности Рабочей группы в 2015 году:

- Подготовка предложений по внесению изменений и дополнений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»;
- Выработка консолидированной позиции для участия в публичном обсуждении проектов нормативных правовых актов, затрагивающих интересы операторов железнодорожного подвижного состава, размещенных на официальном сайте regulation.gov.ru в информационно - телекоммуникационной сети «Интернет»;
- Рассмотрение поступающих в Партнерство запросов, касающихся изменений в правила перевозок железнодорожным транспортом грузов и иные нормативные правовые акты в области железнодорожного транспорта;
- Подготовку изменений в правила перевозок железнодорожным транспортом грузов;
- Отстаивание позиции Партнерства на проводимых в федеральных органах исполнительной власти совещаниях, касающихся выработки позиции по проектам актов, включая участие в работе Минтранса России по пересмотру утративших актов МПС России и МПС СССР;
- Разработка и сопровождение инициатив участников Партнерства по изменениям нормативных правовых актов и документов ОАО «РЖД».

В 2016 году рабочей группе предстоит продолжить работу по подготовке предложений по основным направлениям нормативного правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, включая правила перевозок грузов и порожних вагонов на железнодорожном транспорте, так и сформировать предложения по внесению изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с учетом Плана законопроектной деятельности Минтранса России на 2016 год). Отдельным направлением деятельности может стать подготовка позиций Партнерства для их последующего рассмотрения на заседании рабочей группы Координационного совета по вопросам взаимодействия ОАО «РЖД» и Партнерства по подготовке законодательных инициатив в области повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и совершенствования взаимодействия между участниками транспортного рынка.

Рабочая группа по разработке мер, направленных на оптимизацию и обновление парка грузовых вагонов, и разработке эффективной технологии управления вагонным парком в Российской Федерации Рабочая группа по разработке мер, направленных на оптимизацию и обновление парка грузовых вагонов в Российской Федерации создана решением Президиума Партнерства 29 января 2014 года (Протокол №01/2014).

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

Характер деятельности: на постоянной основе

Куратор: член Президиума
**Букин
Олег Юрьевич**



Среди основных направлений деятельности Рабочей группы в 2015 году:

- Обсуждение унификации методики определения потребного парка, в том числе на совместных совещаниях в Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации и в ОАО «РЖД»;
- Подготовка описания возможных методик расчета профицита парка подвижного состава, применяемых в компаниях, входящих в Партнерство;
- Подготовка единой методики расчета потребного парка грузовых вагонов на территории Российской Федерации, в соответствии с наличием грузовой базы и возможностями инфраструктуры, а также с учетом необходимости формирования резерва парка.

В 2016 году специалисты Рабочей группы продолжат обсуждение методики расчета потребного количества железнодорожного подвижного состава, в том числе со специалистами ОАО «РЖД» и профильных ведомств в рамках совместной рабочей группы по методологии определения оптимального количества вагонов, необходимого для освоения требуемых объемов погрузки и повышения эффективности инфраструктуры ОАО «РЖД».

Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования

Рабочая группа по вопросам тарифного регулирования создана по решению Президиума Партнерства 27 ноября 2009 года (Протокол Президиума №6/2009).

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

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

Характер деятельности: на постоянной основе

Куратор: член Президиума Партнерства
**Евдокименко
Виталий Михайлович**



Основными направлениями деятельности Рабочей группы являются:

- Формирование эффективной тарифной политики, направленной на создание равных тарифных условий эксплуатации подвижного состава разной собственности;
- Усовершенствование существующих тарифных механизмов, направленных на повышение эффективности работы вагонного парка, увеличение объемов перевозок и повышение конкуренции относительно других видов транспорта;
- Разработка новой тарифной системы в условиях реформирования отрасли на основе единой универсальной модели стоимости перевозок, которая будет обеспечивать равную заинтересованность в повышении эффективности железнодорожных перевозок всех участников перевозочного процесса.

В 2016 году Рабочая группа планирует рассмотреть:

- Внесение изменений в нормативные документы и формирование предложений по изменению актов ОАО «РЖД» по установлению (изменению) тарифов, сборов и платы за грузовые перевозки железнодорожным транспортом общего пользования в рамках ценовых пределов (максимального и минимального уровней);
- Завершение работы по унификации тарифов на порожний пробег вагонов независимо от класса и рода ранее перевозимого груза (крытые вагоны, специализированный подвижной состав, контейнеры);
- Тарифные меры по увеличению объемов перевозок грузов в крытых вагонах и контейнерах;
- Комплексные предложения по повышению эффективности гибкого тарифного регулирования, а также вопросы совершенствования тарифной системы в условиях реформирования отрасли; тарификацию услуг по текущему отцепочному ремонту;
- Изменение тарифных условий на перевозку термоизолированных (термических) и специализированных контейнеров;
- Порядок взимания платы за нахождение вагонов, не принадлежащих перевозчику, на железнодорожных путях общего пользования в перевозочном и вне перевозочного процесса;
- Вопросы долгосрочной индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки; перечень услуг, не подлежащих государственному тарифному регулированию, включенных в Единый перечень услуг, оказываемых ОАО «РЖД»;
- Предложения по уменьшению ставки за формирование груженого и порожнего маршрутов и за формирование порожнего отправительского маршрута.

Рабочая группа по эксплуатационным вопросам

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

Характер деятельности: на постоянной основе

Куратор: член Президиума Партнерства
**Чиганашкина
Ирина Викторовна**



Деятельность Рабочей группы в 2015 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 с учетом интересов участников Партнерства.

Представители Рабочей группы являлись участниками рабочих совещаний, проводимых Минтранс России, Федеральным агентством железнодорожного транспорта (Росжелдор), Минпромторгом России, ОАО «РЖД». Кроме того, представители РГЭ входили в состав делегаций от Российской Федерации в Комиссию вагонного хозяйства (59-е и 60-е заседания) и Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (62-е и 63-е заседания). На заседаниях РГЭ в 2015 году были рассмотрены многие вопросы, связанные с технической эксплуатацией грузовых вагонов, по которым участниками РГЭ соответствующая позиция, даны рекомендации или конкретные предложения по их решению, а именно:

- Позиция Партнерства по вопросу целесообразности обязательного оснащения при проведении деповского ремонта грузовых вагонов-цистерн, используемых для перевозки опасных грузов, поглощающими аппаратами повышенной энергоемкости;
- Выработка предложений к проектам протоколов заседаний Комиссии Вагонного хозяйства и Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества в 2015 году;
- Выработка замечаний и предложений участников Партнерства к централизованному договору с Управлением вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД» на услуги по текущему отцепочному ремонту;
- Рассмотрение вопроса многочисленных случаев отказов в эксплуатации продукции производства ОАО «НПК «Уралвагонзавод» и выполнения со стороны данного изготовителя гарантийных обязательств;
- Выработка позиции рабочей группы по вопросам использования литых деталей тележек (боковых рам) грузовых вагонов производства ОАО «ПО «Бежицкая сталь» и ООО «Чебоксарский завод промышленного литья», изготовленных в 2009 году, ОАО «Алтайвагон» изготовленных в 2010 году, ЧАО «Азовэлектросталь», изготовленных в 2009-2011 года, отнесенным по результатам мониторинга ОАО «РЖД» к потенциально опасным;
- Выработка мероприятий, направленных на актуализацию действующих нормативов браковки грузовых вагонов по неисправностям на поверхности катания и гребней колес колесных пар грузовых вагонов в межремонтный период эксплуатации;
- Рассмотрение вопроса тарифного регулирования услуг текущего отцепочного ремонта;
- Рассмотрение вопроса внесения изменений в Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности»;

- Работа по внесению изменений в Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов (протокол заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества № 29 от 19-20.06.2001г), связанные с учетом, регистрацией (перерегистрацией) грузовых вагонов, оформлением «Актов осмотра технического состояния собственных грузовых вагонов»;
- Работа по проекту «Методики отнесения вагоноремонтных предприятий к предприятиям со сниженным уровнем надежности выпускаемой продукции»;
- Внесение изменений в Руководство по капитальному ремонту грузовых вагонов, корректировка требований по окраске грузовых вагонов;
- Выработка предложений по внесению изменений в руководящие документы в части подкатки колесных пар, дата следующего среднего ремонта которых истекает до очередного планового ремонта вагона при выпуске грузовых вагонов из КР, ДР;
- Выработка позиции по проблеме роста отцепок грузовых вагонов в текущий отцепочный ремонт по показаниям приборами безопасности - «Тревога 0» на сети железных дорог ОАО «РЖД».
- Выработка предложений для рассмотрения в рамках работы рабочей группы Координационного совета по вопросам технической эксплуатации вагонного парка, в том числе инновационного подвижного состава, в 2016 году;
- Работа по реализации внедрения на сети документов, разработанных ОАО «ВНИИЖТ» при финансировании Партнерством, а именно: Перечня основных неисправностей грузовых вагонов и Единого перечня наименования неисправностей, состояний, причин отставки, операций, работ контроля, устранения неисправностей грузовых вагонов в межремонтном периоде эксплуатации;
- Участие в обсуждении вопросов, связанных с продлением срока службы грузовых вагонов.

В 2016 году Рабочая группа планирует рассмотреть:

- Позицию Партнерства к повестке дня и редакции проекта протокола 61-го заседания Комиссии вагонного хозяйства, а также вынесение предложений и проектов документов на рассмотрение Комиссии вагонного хозяйства;
- Позицию к повестке дня и редакции проекта протокола 64-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества;
- Изменения в Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов с учетом предложений ЖДА России на 61-ом заседании Комиссии вагонного хозяйства, утверждение редакции Правил эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов с учетом предложений ЖДА России на 64-ом заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества с учетом предложений Партнерства;
- Вопрос целесообразности введения лицензирования деятельности вагоноремонтных предприятий, мониторинг ситуации с целью выработки оперативных действий;
- Комплекс вопросов, связанных с сохранностью вагонного парка;
- Комплексные предложения по внесению изменений в действующие нормативные документы по ремонту и содержанию колесных пар;
- Вопрос обязательного оборудования вагонов-цистерн для перевозки опасных грузов (постройки с 01.01.2005 г) сливными приборами с тремя степенями защиты при проведении очередного капитального ремонта (совместно с представителями НП «ОВС»);
- Изменения в нормативную документацию к требованиям, связанным с оборудованием грузовых вагонов поглощающими аппаратами с учетом предложений Партнерства;
- Информацию о фактах необоснованной браковки грузовых вагонов в ТОР и другие вопросы.

Рабочая группа по развитию технологий в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом.

Рабочая группа создана решением Президиума Партнерства 24 декабря 2015 года (Протокол Президиума №12/2015).

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

Характер деятельности: на постоянной основе

Куратор: член Президиума
**Никитин
Дмитрий Николаевич**



В 2016 году Рабочая группа планирует следующие мероприятия:

- Выявление и составление перечня существующих проблем, недостатков и вопросов по развитию технологий оперирования (управления) вагонными парками;
- Анализ существующих технологических решений и информационных платформ, на базе которых сосредоточены имеющиеся IT технологии, а также выработка предложений по их доработке;
- Анализ и выявление проблем доступа операторов подвижного состава к информационным системам ОАО «РЖД» и его ДЗО;
- Рассмотрение концепций проектов «Обмен свободным парком - СПОТ», «Обмен запасными частями» - IT решения на базе СОЖТ;
- Рассмотрение проекта изменений в «Структурированные требования к составу данных при передаче информации плательщикам и пользователям услуг железнодорожного транспорта в электронном виде», утвержденные ОАО «РЖД» от 07.04. 2014 №883р;
- Рассмотрение концепции создания информационного портала - «информационно-технологических продуктов» СОЖТ.

Рабочая группа по внесению изменений в Устав Партнерства и Регламент работы Президиума Партнерства

Рабочая группа создана решением Президиума Партнерства 14 мая 2015 года (Протокол Президиума №05/2015).

Цель создания Рабочей группы: разработка изменений и дополнений в Устав Партнерства и Регламент работы Президиума Партнерства.

Характер деятельности: на временной основе

Куратор: член Президиума
**Гущин
Сергей Анатольевич**



Задачи на I полугодие 2016 года:

- Приведение положений Устава Партнерства в соответствие с актуальными изменениями законодательства Российской Федерации и требованиями Главного управления Министерства юстиции Российской Федерации по г. Москва;
- Подготовка процедурных изменений в Устав Партнерства и изменений, связанных с совершенствованием деятельности Партнерства.

Рабочая группа по выработке предложений Партнерства по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2020 года

Рабочая группа создана решением Президиума Партнерства 09 сентября 2015 года (Протокол Президиума №08/2015).

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

Характер деятельности: на временной основе

Куратор: член Президиума
Букин Олег Юрьевич

Среди основных направлений деятельности рабочей группы в 2015 году:

- Анализ фактической реализации «Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года»;
- Анализ предложений, представленных Минэкономразвития России, Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО, оценка рисков и возможностей по основным ключевым вопросам (подробнее в разделе «Ключевые мероприятия Партнерства в области стратегических направлений развития железнодорожного транспорта»);
- Опрос компаний-участников Партнерства по ключевым вопросам Целевой модели, анализ мнений;
- Опрос компаний-участников Партнерства по ключевым вопросам Целевой модели, анализ мнений;
- подготовка финальной версии позиции Партнерства.

В 2016 году группа продолжает работу по проекту Целевой модели, обоснованию и разъяснению позиции Партнерства, в том числе с учетом поступающих предложений и замечаний по проекту.



Рабочая группа по разработке стратегии развития Партнерства на среднесрочный трехлетний период.

Рабочая группа создана решением Президиума Партнерства 13 ноября 2013 года (Протокол Президиума №11/2013).

Цель создания Рабочей группы: разработка стратегии развития Партнерства, направленной на создание инструментов повышения роли Партнерства в общественной, политической и экономической деятельности в области железнодорожного транспорта.

Характер деятельности: на постоянной основе

Куратор: член Президиума
Засов Константин Львович



Задача на 2016 год: разработка Стратегии Партнерства с учетом положений финальной версии «Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года».

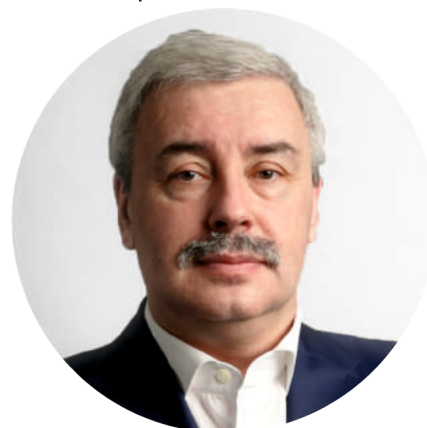
Рабочая группа по разработке мер по развитию частной локомотивной тяги и множественности перевозчиков в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в Российской Федерации

Рабочая группа создана решением Президиума Партнерства 23 марта 2010 года (Протокол Президиума №03/2010).

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

Характер деятельности: на постоянной основе

Куратор: член Президиума
Ромашов Игорь Валерьевич



В конце 2015 года группа возобновила свою деятельность: выработаны основные направления (вопросы) ее деятельности и утвержден план работы на 2016 год.

Задачи на 2016 год:

- Выявление и составление перечня существующих проблем и вопросов при использовании собственных локомотивов при перевозке собственными поездными формированиями;
- Подготовка перечня вопросов с вариантами развилки, решение по которым необходимо найти при внедрении пилотных проектов;
- Экономическое обоснование и описание технологической возможности сохранения и расширения практики использования собственных поездных формирований (СПФ), ожидаемый эффект при использовании СПФ в качестве прототипа (технологической основы) для функционирования перевозчиков;
- Анализ существующей нормативно-правовой базы по вопросу способов, форм и механизмов доступа частных перевозчиков к инфраструктуре, а также механизмов государственного регулирования деятельности перевозчика на железнодорожном транспорте. Выработка предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы;
- Подготовка предложений по определению перевозочной деятельности, в том числе состав работ/услуг, относящихся к перевозочной деятельности;
- Оценка и анализ общей потребности в локомотивах, исходя из прогноза экономического развития и объемов перевозки;
- Оценка и анализ существующего локомотивного хозяйства;
- Определение квалификационных требований к перевозчику при реализации модели множественности перевозчиков;
- Определение полигонов на сети, на которых допустимо одновременное функционирование двух и более операторов локомотивов (включая перевозчика ОАО «РЖД») с учетом местных условий, технологии перевозок, локомотиворемонтных мощностей.

Совместная рабочая группа с НП «Объединение вагоностроителей»

Рабочая группа создана решением Президиума Партнерства 15 апреля 2015 года (Протокол Президиума 04/2015).

Цель создания Рабочей группы: создание совместного координационного органа для постоянного взаимодействия между операторским сообществом и производителями подвижного состава.

Характер деятельности: на постоянной основе

Куратор: член Президиума
Гром Алексей Николаевич

Задачи на 2016 год:

- Создание единой системы контроля отцепок грузовых вагонов во внеплановые виды ремонта и обеспечение «прозрачности» проведения текущих отцепочных ремонтов (ТОР);
- Создание дискуссионной площадки по обсуждению мероприятий «Программы поддержки транспортного машиностроения на 2016 год» в целях достижения баланса интересов вагоностроителей и операторского сообщества;
- Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта в рамках снижения издержек на производство и эксплуатацию железнодорожного подвижного состава.



Глава 4

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПАРТНЕРСТВА

Об Информационно-аналитическом центре

Информационно-аналитический центр СОЖТ создан решением Президиума Партнерства 1 декабря 2011 года. 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.

В 2015 году центр продолжил 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 грузо-владельцев и использования железнодорожного подвижного состава участниками перевозочного процесса» (далее – Приказ).

Приказом предусматривается предоставление через саморегулируемую организацию следующих данных:

- О предоставлении компаниями-участниками СПО грузовых вагонов для перевозок грузов по основной номенклатуре, в том числе в экспортном и внутривоспольском сообщении;
- О наличии у компаний-участников СПО парка грузовых вагонов, в том числе по родам подвижного состава и его возрастной структуре;
- О средних затратах грузоотправителя при перевозке груза в грузовых вагонах компаний-участников СПО, 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.

В целях исполнения Приказа единые форматы предоставления информации были утверждены Президиумом Партнерства и направлены всем участникам СОЖТ. По итогам 2015 года информация предоставлялась 11 компаниями из 30, что составило более 43% рынка по показателю парка подвижного состава в управлении компаний.

В течение 2015 года были **проведены несколько опросов участников Партнерства**, на основе которых, а также с использованием другой аналитической информации были подготовлены различные справочно-аналитические материалы по актуальным темам развития железнодорожного транспорта (ежемесячные аналитические обзоры рынка железнодорожного подвижного состава, индекс средней арендной ставки и другие). Данные обзоров, подготовленные Информационно-аналитическим центром СОЖТ, предоставляются на безвозмездной основе и используются как участниками Партнерства, так и другими организациями, в частности, банковскими структурами, лизинговыми и инвестиционными компаниями.

В 2015 году эксперты Информационно-аналитического центра совместно с экспертами рабочих групп Партнерства и специалистами ОАО «РЖД» разрабатывали Методику определения профицита парка подвижного состава на сети российских железных дорог и расчета потребного парка на краткосрочный и среднесрочный периоды. Также эксперты центра приняли активное участие в выработке мер по стабилизации ставок на отстой подвижного состава в связи с вступлением в силу нового Устава железнодорожного транспорта. Кроме того, в течение второго полугодия 2015 года проводилась активная работа по анализу материалов для выработки позиции Партнерства по Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года.

Российский рынок железнодорожных перевозок в 2015 году

В 2015 году в экономике России происходили кризисные явления, которые напрямую отражались на состоянии рынка железнодорожных перевозок грузов.

Объем ВВП России по оценкам Росстата в 2015 году снизился на 3,7% и составил в текущих ценах 80 трлн. 412,5 млрд. рублей (77 трлн. 893,1 млрд. в 2014 г.). Индекс-дефлятор ВВП за 2015 г. по отношению к ценам 2014 г. составил 107,3%. Рост валовой добавочной стоимости в 2015 году был зафиксирован в сельском хозяйстве - на 3,5% (2,2% - в 2014 г.), в деятельности домашних хозяйств - на 1,4% (2%), в добыче полезных ископаемых - 1,1% (2,2%), в здравоохранении - на 0,3% (1,7%). Наибольшее снижение наблюдалось в оптовой и розничной торговле - на 10,1% (рост на 1,5%), в строительстве - на 7,5% (снижение на 1,6%), в обрабатывающих производствах - на 5,5% (рост на 1%).

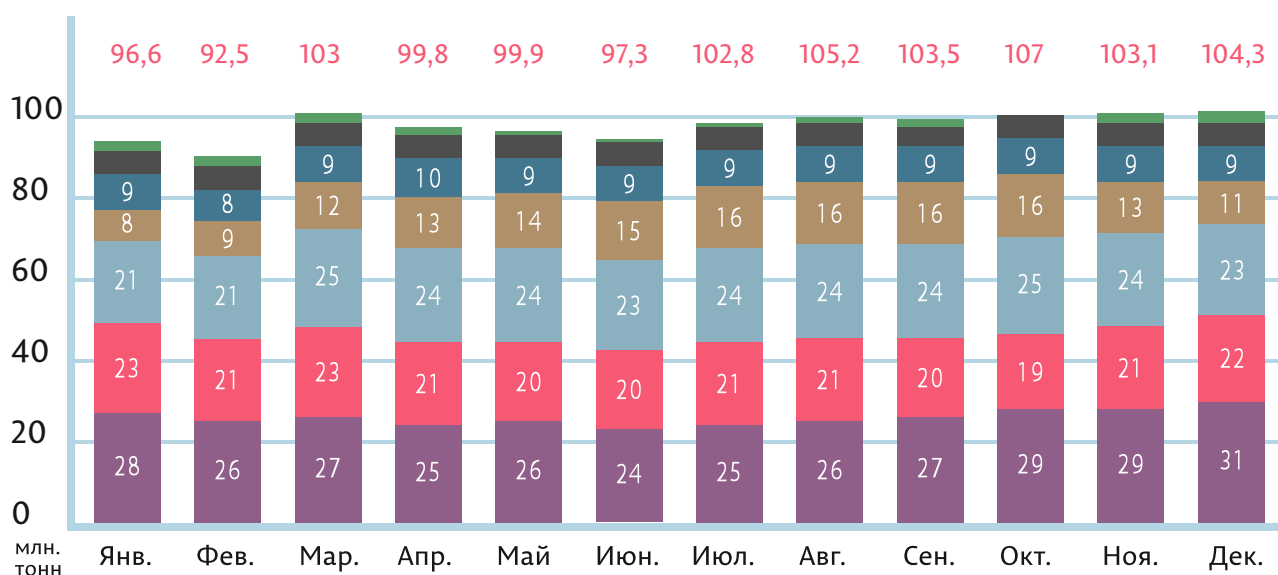
Индекс промышленного производства в РФ в январе-декабре 2015 года по сравнению с январем-декабрем 2014 года составил 96,6%, снизившись на 3,4%.

По оценкам ОАО «РЖД», профицит парка подвижного состава по основным видам вагонов по итогам 2015 года составил порядка 80 тыс. ед. В том числе профицит парка полувагонов по итогам 2015 года составил 59 тыс. ед., профицит парка цистерн - 9 тыс. ед., профицит парка крытых вагонов 8 тыс. ед., платформ - 4 тыс. ед. Основным фактором, вызвавшим профицит подвижного состава в последние годы, является значительное увеличение нового подвижного состава на сети в совокупности с экономическими факторами и ограниченными возможностями инфраструктуры. Кроме того, свою роль в росте профицита вагонов сыграло также падение темпов погрузки из-за ухудшающихся экономических условий и оттока грузов на другие виды транспорта.

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2015 году составила 1214,5 млн. тонн, что ниже показателя 2014 года на 1%. Грузооборот на сети ОАО «РЖД» в 2015 году составил 2304,3 млрд. т. км (+0,2% к показателю 2014 года).

Погрузка в вагонах приписки Российской Федерации в 2015 году составила: в полувагонах 678,2 млн. тонн, нефтебензиновых цистерн - 238,5 млн. тонн, крытых вагонов - 31,4 млн. тонн, платформ - 17,4 млн. тонн.



В частности, были проведены:

- анализ предложений, представленных Минэкономразвития России, Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД»,
- опрос и анализ мнений компаний-участников Партнерства по основным вопросам Целевой модели, мнений членов Президиума Партнерства.

Информационно-аналитический центр ежемесячно готовит аналитические обзоры рынка железнодорожного подвижного состава. Обзоры включают в себя ключевые показатели работы рынка (погрузка на сети ОАО «РЖД», в том числе по родам подвижного состава, данные по грузообороту, ввод новых вагонов по основным родам подвижного состава, расчет потребного парка и т.д.). Обзоры также содержат материалы по перевозкам грузов по железным дорогам с анализом ситуации в каждом из сегментов перевозок и общеэкономические показатели. По итогам года Информационно-аналитический центр Партнерства формирует годовой отчет состояния рынка железнодорожных перевозок.



Уголь

Объем погрузки угля на сети ОАО «РЖД» в 2015 году составил 323,3 млн. тонн, что выше показателя 2014 года на 2,5%. При этом объем перевозок угля в декабре 2015 года впервые превысил 30 млн. тонн и составил рекордные 30,9 млн. тонн. Следует отметить, что рост перевозок угля по сравнению с предыдущим годом обусловлен рекордной добычей угля в России в 2015 году. Добыча угля в России выросла в 2015 г. на 4% по сравнению с 2014 годом и составила 371,7 млн. тонн. Экспорт российского угля в 2015 году вырос на 9,1% в сравнении с аналогичным показателем 2014 года - до 163,6 млн. тонн.

Добыча крупнейших угольных компаний за 12 месяцев 2015 года по данным компаний составила:

- ОАО «СУЭК» - 97,8 млн. тонн угля (-1,1% к показателю соответствующего периода 2014 года);
- ОАО «УК «Кузбассразрезуголь» - 44,4 млн. тонн (+2,1%);
- ОАО «ХК «СДС-Уголь» - 30 млн. тонн (+5%);
- ОАО «Распадская» - 10,35 млн. тонн (+1,3%).

В 2015 году угольные компании Кузбасса достигли рекордной добычи угля для Кузнецкого угольного бассейна, добыча на-гора составила 215,8 млн. тонн (+4,9% к 2014г.).

Черные металлы и железная руда

Объем погрузки черных металлов в 2015 года составил 71,4 млн. тонн. Погрузка железной и марганцевой руды в 2015 г. относительно показателя 2014 г. выросла на 0,4% и составила 109 млн. тонн. По данным Всемирной ассоциации производителей стали (World Steel Association), в 2015 году мировое производство стали сократилось почти на 3% до 1,6 млрд. тонн по сравнению с 2014 годом. Наибольшее падение по объемам выпуска зафиксировано в Азии - на 26 млн. тонн (в том числе в Китае - на 19 млн. тонн). Страны СНГ потеряли совместно около 4,5 млн. тонн выпуска (-4%) по сравнению с 2014 годом. В России отмечено незначительное - на 2,6% - сокращение выпуска стали с 71,5 млн. тонн в 2014 до 71,1 млн. тонн в 2015 году.

ОАО «РЖД» с 1 января по 31 марта 2016 года отменили надбавку 13,4% к тарифу на экспортные перевозки черных металлов "...установить к действующим тарифам ... на перевозки черных металлов (поз. ЕТСНГ 311-315, 321-324) в вагонах общего парка и собственных (арендованных) вагонах в направлении сухопутных погранпереходов и припортовых станций железных дорог РФ, имеющих экспортный код, при условии сохранения объемов перевозок не ниже уровня 2015 года понижающие коэффициенты", - говорится в решении правления Компании. В частности, к действующему тарифу с надбавкой в 13,4% вводится понижающий коэффициент 0,882. Исключение составляют перевозки на расстояние свыше пяти тысяч километров с проследованием участков Уссурийск – Барановский или Комсомольск-Сортировочный – Ландыши, где коэффициент составит 0,872.

Нефтяные грузы

В 2015 году объем погрузки нефти и нефтепродуктов составил 251,2 млн. тонн, что меньше аналогичного показателя 2014 года на 2,1%. Снижение перевозок нефтяных грузов связано, прежде всего, с растущей конкуренцией со стороны автомобильного и трубопроводного транспорта. В сентябре 2015 года был открыт нефтепровод-отвод от ВСТО к Хабаровскому НПЗ. Согласно поданной от НПЗ заявке, объем коммерческих поставок в 2015 году до Хабаровского НПЗ составит около 1,6 млн. тонн. Планируется, что после ввода отвода в эксплуатацию по трубопроводной системе «Восточная Сибирь – Тихий океан» на ХНПЗ ежегодно будет поступать 5 млн. тонн нефти, а с 2019 года - до 6 млн. тонн в год. Кроме того, существенным негативным фактором, оказавшим влияние на перевозки нефтяных грузов, стало введение в 2015 году налогового маневра для компаний нефтегазового сектора, который в совокупности с низкой ценой на нефть стимулировал их наращивать экспорт сырой нефти в ущерб нефтепереработке.



Минерально-строительные грузы

Погрузка минерально-строительных грузов и цемента на сети ОАО «РЖД» в 2015 году составила 159,3 млн. тонн, что ниже аналогичного показателя 2014 года на 8,1%. Следует отметить замедление темпов снижения погрузки минерально-строительных грузов во второй половине 2015 года по сравнению с предыдущими периодами 2014-2015 гг.

В августе 2015 года Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление «О лицензировании импорта щебня и гравия». С 14 августа 2015 г. по 31 декабря 2015 г. включительно было введено импорта в Российскую Федерацию из государств, не являющихся членами Евразийского экономического союза, щебня и гравия, классифицируемых кодом ТН ВЭД ЕАЭС 2517 10 100 0, при помещении под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления. По мнению экспертов, данное постановление положительно повлияло на российских производителей нерудных строительных материалов и позволило им нарастить производство продукции. В дальнейшем Правительство РФ продлило с 1 января по 30 июня 2016 года лицензирование импорта гравия и щебня. По данным ОАО «РЖД» железнодорожные перевозки щебня из Украины в Россию снизились в 2015 году на 59% в результате введения повышающего коэффициента к тарифу на перевозки украинского щебня по железной дороге.



Зерно

Погрузка зерна в 2015 году составила 18,7 млн. тонн, что выше показателя 2014 года на 2,8%. С начала 2015-2016 сельхозгода (с 1 июля по 28 декабря 2015 г.) на экспорт отгружено 22,22 млн. тонн зерновой продукции, в том числе 15,58 млн. тонн пшеницы (70 %).

Парк грузового подвижного состава на сети ОАО «РЖД»

По итогам 2015 года общий парк вагонов на сети РЖД составил 1 161,1 тыс. ед. грузовых вагонов. Парк полувагонов составил 514,8 тыс. ед., цистерн – 280,9 тыс. ед. Рабочий парк вагонов уменьшился на 6,9% к декабрю 2014 года. В 2015 году в России было построено 30 тыс. грузовых вагонов, что ниже показателя 2013 года на 45%. К началу 2016 года общий парк вагонов на сети ОАО «РЖД» насчитывал 1,161 тыс. вагонов. За 12 месяцев 2015 года на сети ОАО «РЖД» зарегистрировано 25,3 тыс. ед. подвижного состава 2015 года выпуска, из которых 16,4 тыс. ед. полувагоны, 4 тыс. ед. платформы, 1,6 тыс. цистерны, 3,3 тыс. ед. - прочие вагоны. Основными приобретателями новых вагонов в 2015 году стали аффилированные с крупными производителями вагонов компании, а также кэптивны компании сырьевых холдингов и филиалы ОАО «РЖД».

Во исполнение поручения Президента РФ о запрете на продление срока службы грузовых вагонов Министерство транспорта Приказом № 382 от 25.12.2015 г. внесло изменение в Правила технической эксплуатации железных дорог. В них, в частности, указывается: "Не допускается включать в поезда, следующие по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования во всех видах сообщения груженные грузовые вагоны, в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению сроков их службы или модернизации сроков их службы".

Исключением из новых правил стал ряд видов специализированных вагонов, включая, рефрижераторы, транспортеры, платформы для перевозки гусеничной и колесной техники, цистерны для перевозки химических и некоторых пищевых грузов и др. Также разрешено использование специального подвижного состава, включаемого в хозяйственные поезда и предназначенного для обеспечения путевых работ.

Арендные ставки

Индекс средней арендной ставки на подвижной состав на сети ОАО «РЖД» по итогам 2015 года составил 66,2% к уровню рубежа 2007-2008 гг.

Прогноз состояния парка в 2016 – 2018 годах.

Истечение срока службы грузовых вагонов в 2015 – 2018гг.
(по сост. на 01.01.2016)

Род вагона	2015	2016	2017	2018	Итого
Полувагоны	23 784	43 719	13 656	7 187	88 346
Цистерны	18 366	9 946	9 612	8 333	46 257
Платформы	15 944	7 023	7 234	5 401	35 602
Прочие	23 060	5 948	6 345	6 144	41 497
Крытые вагоны	2 795	2 567	3 529	3 405	12 296
Хоппер-дозаторы	1 651	3 141	3 543	3 358	11 693
Хоппер-цементовозы	2 852	2 169	1 622	927	7 570
Общий итог	88 452	74 513	45 541	34 755	243 261

В 2015 году операторы списали более 100 тыс. ед. грузовых железнодорожных вагонов из них 67 тыс. ед. – полувагоны. В 2016 году активное списание парка продолжится. Необходимо отметить, что в "зону риска" в 2016 году попадают также и те вагоны, срок службы которых заканчивается в 2017-2018 году - ведь в случае достижения ими межремонтных сроков может быть принято решение об утилизации этих вагонов, так как стоимость ремонта не будет окупаться за оставшийся срок службы.

Таким образом, при нынешних темпах списания и объемах закупок нового подвижного состава операторами, парк грузовых вагонов России сократится до 1 млн. ед. к 2018 году и достигнет значений 2010 года.

В сложившейся экономической ситуации и при текущей стоимости продукции вагоностроительных заводов приобретение новых вагонов – последняя из рассматриваемых операторами возможностей восполнения парка. Определяющим фактором при решении о покупке новых вагонов является его окупаемость в процессе эксплуатации. Также необходимо учитывать затраты на плановый и текущий ремонты нового подвижного состава, которые зависят от надёжности его конструкции и технических решений, заложенных заводом-изготовителем. Приобретение новых вагонов станет для операторов целесообразным, когда это будет эффективнее, чем эксплуатация старых, аренда или приобретение бывших в употреблении вагонов.

Глава 5

Аудиторское заключение по финансовой отчетности Партнерства

АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

о годовой бухгалтерской отчетности СРО НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»

за 2015 год

Учредителям
СРО НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»

АУДИРУЕМОЕ ЛИЦО:

СРО НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»

ОГРН 1097799011892.
105082, г. Москва, ул. Спартаковская пл. д. 16/15, стр. 6.

АУДИТОРСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ:

ООО «Что делать Аудит»

ОГРН 5147746225798
127083, г. Москва, ул. Мишина, д. 56
Член СРО НП «Аудиторская Палата России». ОРНЗ 11401052804

Мы провели аудит прилагаемой годовой бухгалтерской отчетности СРО НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава», состоящей из:

- Бухгалтерского баланса по состоянию на 31 декабря 2015 года,
- Отчета о финансовых результатах за 2015 год,
- Приложений к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах, в том числе: Отчета о движении денежных средств за 2015 год, Отчета о целевом использовании средств за 2015 год, Пояснений.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АУДИРУЕМОГО ЛИЦА ЗА ГОДОВУЮ БУХГАЛТЕРСКУЮ ОТЧЕТНОСТЬ

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

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АУДИТОРА

Наша ответственность заключается в выражении мнения о достоверности годовой бухгалтерской 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 годовая бухгалтерская отчетность не содержит существенных искажений.

Аудит включал проведение аудиторских процедур, направленных на получение аудиторских доказательств, подтверждающих числовые показатели в годовой бухгалтерской 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 годовой бухгалтерской 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 годовой бухгалтерской отчетности в целом.

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

МНЕНИЕ

По нашему мнению, годовая бухгалтерская отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение **СРО НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»** по состоянию на 31 декабря 2015 года, финансовые результаты его деятельности и движение денежных средств за 2015 год в соответствии с российскими правилами составления бухгалтерской отчетности.

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

17 февраля 2016 года



Контакты участников Партнерства

Акционерное общество «Нефтетранспорт» АО «Нефтетранспорт»

Адрес: 197046 Санкт-Петербург, Петроградская набережная, д.18, литер А
Телефон: +7 (812) 332-21-96
Факс: +7 (812) 332-21-97
E-mail: mail@neftetransport.ru
Сайт: зао-нефтетранспорт.рф

Генеральный директор Нечаев Дмитрий Семенович

Дата вступления в СОЖТ: 15.04.2015

Акционерное общество «НефтеТрансСервис» АО «НефтеТрансСервис»

Адрес: 117105 Москва, Варшавское шоссе, д.9, стр.1Б
Телефон: +7 (495) 660-46-25; +7 (495) 660-46-26
Факс: +7 (495) 660-46-27
E-mail: nts@ntsmail.ru
Сайт: www.ntstrans.ru

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

Дата вступления в СОЖТ: 21.06.2010

Акционерное общество Холдинговая компания «Новотранс» АО ХК «Новотранс»

Адрес: 119180 Москва, ул. Малая Якиманка, д.10
Тел.: +7 (495) 956-60-36
Факс: +7 (495) 956-60-37
E-mail: holding@hcnovotrans.ru
Сайт: www.hc-novotrans.ru

Генеральный директор
Гончаров Константин Анатольевич

Дата вступления в СОЖТ: 13.11.2013

Акционерное общество «Новая перевозочная компания» АО «НПК»

Адрес: 105082 Москва, Спартаковская площадь, д.16/15, стр.6
Телефон: +7 (495) 788-05-75
Факс: +7 (495) 788-05-73
E-mail: office@npktrans.ru
Сайт: www.npktrans.ru

Генеральный директор Шпаков Валерий Васильевич

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009

Акционерное общество «Первая Грузовая Компания» АО «ПГК»

Адрес: 105064 Москва, ул. Старая Басманная, д.12, стр.1
Телефон: +7 (495) 663-01-01
Факс: +7 (495) 262-96-18
E-mail: office@pgkweb.ru
Сайт: www.pgkweb.ru

Генеральный директор Букин Олег Юрьевич

Дата вступления в СОЖТ: 28.01.2010

Акционерное общество «СГ-транс» АО «СГ-транс»

Адрес: 119048 Москва, Комсомольский проспект д.42, стр.3
Телефон: +7 (495) 777-14-14
Факс: +7 (495) 777-14-30
E-mail: office@sgtrans.ru
Сайт: www.sg-trans.ru

Президент Калетин Сергей Владимирович

Дата вступления в СОЖТ: 28.02.2013

Акционерное общество «Федеральная грузовая компания» АО «ФГК»

Адрес: 107078 Москва, ул. Маши Порываевой, д.34
Телефон: +7 (499) 262-17-77
Факс: +7 (499) 260-51-99
E-mail: info@railfgk.ru
Сайт: www.railfgk.ru

Генеральный директор Тайчер Алексей Роменович

Дата вступления в СОЖТ: 14.03.2011

Закрытое акционерное общество «Альянс Транс-Азия» ЗАО «Альянс Транс-Азия»

Адрес: 109044 Москва, переулок Маяковского, д.11
Телефон: +7 (495) 640-22-50
E-mail: info@dvalliance.ru
Сайт: www.dvtg.ru

Генеральный директор Гусев Виктор Григорьевич

Дата вступления в СОЖТ: 11.05.2011

**Закрытое акционерное общество
«Евросиб СПб-транспортные системы»
ЗАО «Евросиб СПб-ТС»**

Адрес: 197046 Санкт-Петербург, ул. Мичуринская, д.4
Телефон: +7 (812) 326-81-11
Факс: +7 (812) 326-81-10
E-mail: transport@euosib.biz
Сайт: www.euosib.biz

Генеральный директор Кондратенко Сергей Викторович

Дата вступления в СОЖТ: 28.08.2013

**Закрытое акционерное общество
«Компания «РУССКИЙ МИР»
ЗАО «Компания «РУССКИЙ МИР»**

Адрес: 115093 Москва, 1-й Щипковский переулок, д.3
Телефон: +7 (495) 787-09-01
Факс: +7 (495) 787-09-14
E-mail: oteko@oteko.ru
Сайт: www.oteko.ru

Генеральный директор Мишаль Литвак

Дата вступления в СОЖТ: 04.08.2010

**Закрытое акционерное общество
«Промтрансинвест»
ЗАО «Промтрансинвест»**

Адрес: 121087 Москва, ул. Баркляя, д.6, стр.5
Телефон: +7 (495) 660-46-25
Факс: +7 (495) 660-46-27

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

Дата вступления в СОЖТ: 29.01.2015

**Закрытое акционерное общество
«РТХ-Логистик»
ЗАО «РТХ-Логистик»**

Адрес: 115432 Москва, проспект Андропова, д.18, стр.1
Телефон/факс: +7 (495) 921-05-70; +7 (495) 921-05-71
E-mail: info@railtransholding.com
Сайт: www.railtransholding.com

Генеральный директор Шаповалов Александр

Дата вступления в СОЖТ: 27.11.2009

**Закрытое акционерное общество
«Русагротранс»
ЗАО «Русагротранс»**

Адрес: 107014 Москва, ул. 2-я Боевская, д.3
Телефон: +7 (495) 984-54-56; +7 (495) 984-54-75
Факс: +7 (495) 984-54-45
E-mail: info@rusagrotrans.ru
Сайт: www.rusagrotrans.ru

Генеральный директор Ким Юрий Александрович

Дата вступления в СОЖТ: 04.08.2010

**Закрытое акционерное общество
«Спецэнерготранс»
ЗАО «Спецэнерготранс»**

Адрес: 123458 Москва, ул. Маршала Прошлякова, д. 30,
Телефон: +7 (495) 737-43-16; +7 (499) 260-52-29
Факс: +7 (495) 737-43-19
E-mail: office@se-trans.ru
Сайт: www.se-trans.ru

Генеральный директор
Мироненко Максим Владимирович

Дата вступления в СОЖТ: 01.11.2011

**Общество с ограниченной ответственностью
«Газпромтранс»
ООО «Газпромтранс»**

Адрес: 117647 Москва, ул. Профсоюзная, д.125а
Телефон: +7 (499) 580-44-64
Факс: +7 (499) 580-19-35
E-mail: office@gptrans.gazprom.ru
Сайт: trans.gazprom.ru

Генеральный директор
Тюрин Вячеслав Александрович

Дата вступления в СОЖТ: 01.11.2011

**Общество с ограниченной
ответственностью «ИСР Транс»
ООО «ИСР Транс»**

Адрес: 119048 Москва, ул. Лужники, д.24, стр.19
Телефон: +7 (495) 995-50-00
Факс: +7 (495) 995-99-90
E-mail: info@isrtrans.ru
Сайт: isrtrans.ru

Председатель Правления
Халилов Рахман Искандер оглы

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009

**Общество с ограниченной
ответственностью «ЛУКОЙЛ-Транс»
ООО «ЛУКОЙЛ-Транс»**

Адрес: 115035 Москва, ул. Большая Ордынка, д.1
Телефон: +7 (495) 980-33-00
Факс: +7 (499) 616-41-18
E-mail: lukoil-trans@lukoil.com
Сайт: lukoil-trans.lukoil.ru

Генеральный директор
Крыхивский Михаил Николаевич

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2015

**Общество с ограниченной
ответственностью «Мечел-Транс»
ООО «Мечел-Транс»**

Адрес: 127083 Москва, ул. Мишина, д. 35
Телефон: +7 (495) 933-73-47
Факс: +7 (495) 933-73-49
E-mail: info@mecheltrans.ru
Сайт: www.mechel.ru/sector/logistics/mechel_trans

Управляющий директор
Кулаков Сергей Александрович

Дата вступления в СОЖТ: 14.09.2010

**Общество с ограниченной
ответственностью «РЕЙЛ1520»
ООО «РЕЙЛ1520»**

Адрес: 115184 Москва, ул. Новокузнецкая, д.7/11, стр.1
Телефон: 8 (499) 999-15-20
Факс: 8 (499) 999-15-21
E-mail: info@rail1520.com
Сайт: www.rail1520.com

Генеральный директор Сайкин Антон Викторович

Дата вступления в СОЖТ: 28.03.2012

**Общество с ограниченной ответственностью
«Спецтрансгарант»
ООО «Спецтрансгарант»**

Адрес: 105005 Москва, ул. Радио, д.24, корп.1, офис 508
Телефон: +7 (495) 589-19-77
Факс: +7 (495) 589-19-78
E-mail: info@tg.ru
Сайт: spectransgarant.ru

Управляющий директор бизнес-единицы
ООО «РГФ» - управляющей организации
ООО «Спецтрансгарант» Сурина Марина Игоревна

Дата вступления в СОЖТ: 11.03.2015

**Общество с ограниченной
ответственностью «Транслес»
ООО «Транслес»**

Адрес: 105066 Москва, ул. Нижняя Красносельская,
влад. 40/12, корп.2
Телефон: +7 (495) 771-60-38
Факс: +7 (495) 363-66-20
E-mail: info@transles.biz
Сайт: www.transles.ru

Президент Грибанов Алексей Владимирович

Дата вступления в СОЖТ: 12.12.2014

**Общество с ограниченной
ответственностью «Трансойл»
ООО «Трансойл»**

Адрес: 197046 Санкт-Петербург, Петроградская
набережная, д.18, лит А
Телефон: +7 (812) 332-22-00
Факс: +7 (812) 332-20-86
E-mail: info@transoil.com
Сайт: transoil.com

Генеральный директор
Соколов Владимир Михайлович

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009

**Общество с ограниченной ответственностью
«Трубная транспортная компания»
ООО «ТТК»**

Адрес: 105005 Москва, ул. Радио, д.24, корп.1
Телефон: +7 (495) 589-19-72
Факс: +7 (495) 589-19-72
E-mail: oper@trubtrans.ru, info@trubtrans.ru
Сайт: trubtrans.ru

Генеральный директор
ООО «РЕЙЛ ГАРАНТ ФИНАНС» - управляющей
организации ООО «ТТК»
Макаров Павел Рудольфович

Дата вступления в СОЖТ: 24.02.2011

**Общество с ограниченной
ответственностью «УГМК-Транс»
ООО «УГМК-Транс»**

Адрес: 129090 Москва, Спасский тупик, д.8, стр.1
Телефон: +7 (495) 777-27-55
Факс: +7 (495) 777-02-60
E-mail: info@ugmk-trans.ru
Сайт: www.ugmk.com/ru

Генеральный директор
Тарасенко Владимир Иванович

Дата вступления в СОЖТ: 18.02.2015

**Общество с ограниченной ответственностью
«Транс-Логик Траст»
ООО «Транс-Логик Траст»**

Адрес: 105082 Москва, ул. Бакунинская, д.69, стр.1
Телефон/факс: +7 (495) 631-40-86
E-mail: office@translogictrust.ru

Генеральный директор
Котельникова Татьяна Андреевна

Дата вступления в СОЖТ: 15.04.2015

**Общество с ограниченной ответственностью
«Уральский Подвижной Состав»
ООО «Уральский Подвижной Состав»**

Адрес: 620014 Екатеринбург, ул. Хохрякова, д.10
Телефон/факс: +7 (343) 385-09-87, +7 (343) 311-19-31
E-mail: info.ekb@ural-sostav.ru
Сайт: ural-sostav.ru

Генеральный директор Морозов Юрий Владимирович

Дата вступления в СОЖТ: 28.03.2012

**Общество с ограниченной ответственностью
«Фирма «Трансгарант»
ООО «Фирма «Трансгарант»**

Адрес: 105005 Москва, ул. Радио, д.24, корп.1
Телефон: +7 (495) 780-07-07
Факс: +7 (495) 780-07-70
E-mail: info@transgarant.com
Сайт: www.transgarant.com

Директор по операциям и развитию бизнеса
Лесников Дмитрий Васильевич

Дата вступления в СОЖТ: 15.07.2009

**Общество с ограниченной ответственностью
«Эн+Логистика»
ООО «Эн+Логистика»**

Адрес: 119180 Москва, ул. Большая Полянка, д.21, стр.1
Телефон: +7 (495) 755-67-50
Факс: +7 (495) 755-67-51
Сайт: enplus.ru

И.о. генерального директора
Камаев Эльмар Латифович

Дата вступления в СОЖТ: 09.09.2015

**Публичное акционерное общество «Совфрахт»
ПАО «Совфрахт»**

Адрес: 129090 Москва, Олимпийский проспект, д.14
Телефон: +7 (495) 258-27-41
Факс: +7 (495) 258-28-84
E-mail: general@sovfracht.ru
Сайт: sovfracht.ru

Генеральный директор
ООО «Управляющая компания «Совфрахт» -
управляющей организации ПАО «Совфрахт»
Пурим Дмитрий Юрьевич

Дата вступления в СОЖТ: 11.05.2011

**Публичное акционерное общество
«Центр по перевозке грузов в контейнерах
«ТрансКонтейнер»
ПАО «ТрансКонтейнер»**

Адрес: 125047 Москва, Оружейный переулок, д.19
Телефон +7 (495) 788-17-17
Факс: +7 (499) 262-75-78
E-mail: trcont@trcont.ru
Сайт: www.trcont.ru

Генеральный директор
Баскаков Петр Васильевич

Дата вступления в СОЖТ: 27.11.2009

Контакты аппарата Партнерства:

Исполнительный директор

Дружинин Алексей Александрович,
тел.: +7 (495) 788 60 40,
факс: +7 (495) 788 60 41
E-mail: Druzhinin@railsovet.ru

Руководитель подразделения по вопросам работы вагонного парка

Ананьин Сергей Олегович,
тел: +7 (495) 788 60 40, вн. 215
E-mail: AnaninSO@railsovet.ru

Руководитель подразделения по нормотворчеству и стратегическому развитию

Санковский Игорь Святославович,
тел: +7 (495) 788 60 40, вн. 207
E-mail: SankovskiyIS@railsovet.ru

Руководитель Информационно-аналитического центра СОЖТ

Лебедь Игорь Анатольевич,
тел.: +7 (495) 788 60 40, вн. 205
E-mail: LebedIA@railsovet.ru

Главный бухгалтер

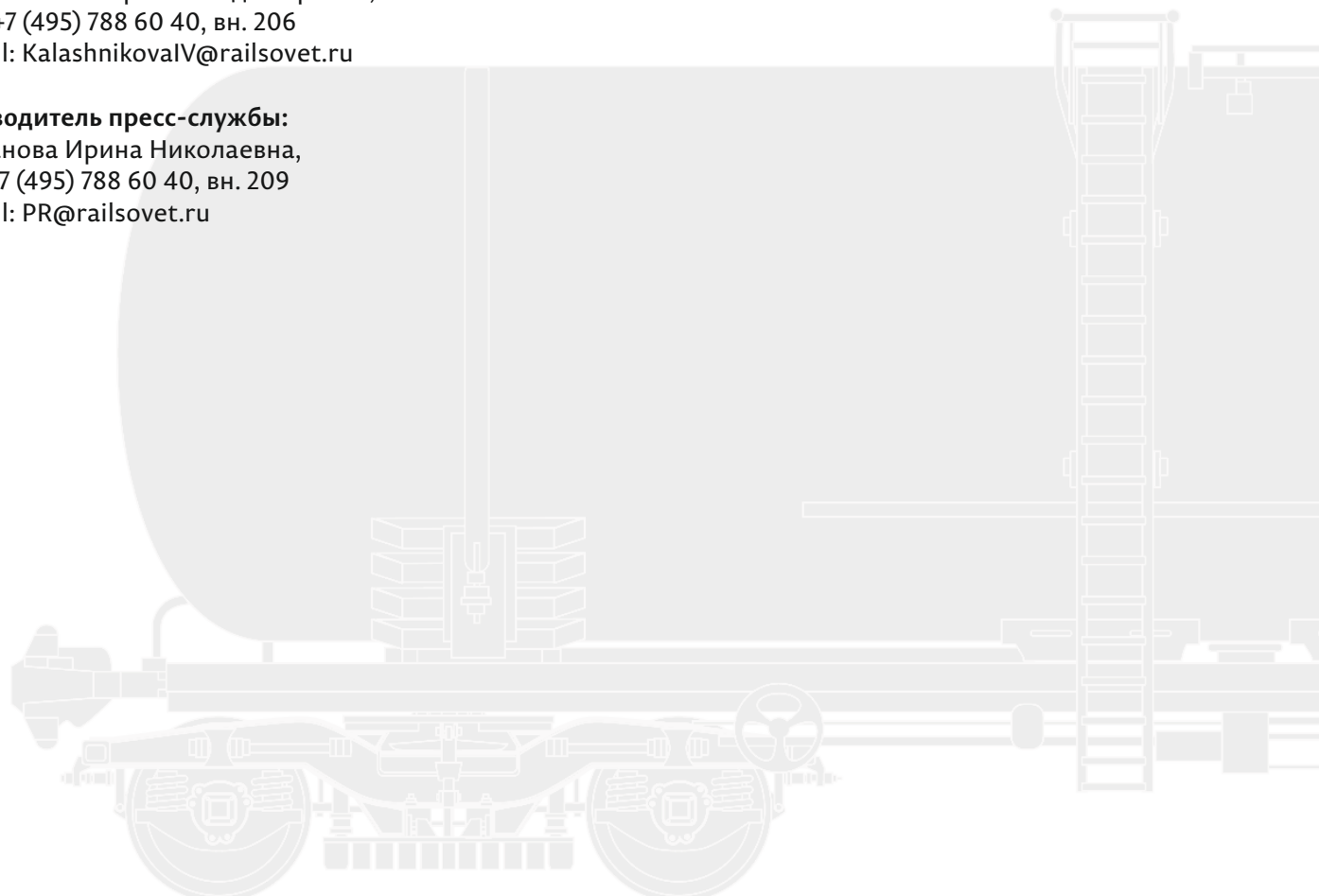
Злобина Ольга Михайловна,
тел. : +7 (495) 788 05 75, вн. 3495
E-mail: ZlobinaOM@railsovet.ru


Юрисконсульт по корпоративным вопросам

Калашникова Ирина Владимировна,
тел.: +7 (495) 788 60 40, вн. 206
E-mail: KalashnikovaIV@railsovet.ru

Руководитель пресс-службы:

Шабанова Ирина Николаевна,
тел: +7 (495) 788 60 40, вн. 209
E-mail: PR@railsovet.ru





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

Москва, 2016 год
www.railsovet.ru