

Три актуальные проблемы в сфере железнодорожных перевозок

27 марта 2015, 14:02

26 марта 2015 года состоялось заседание Экспертного совета по железнодорожному транспорту при Федеральной антимонопольной службе (ФАС России).

Первый вопрос, вынесенный на рассмотрение экспертов, был посвящен проблемам, которые связаны с организацией и проведением текущего отцепочного ремонта (ТОР) ОАО «РЖД».

«В последнее время в адрес ФАС России поступает много жалоб на эту тему. В соответствии с Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» пункты текущего отцепочного ремонта отнесены к составным частям подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта. В то же время тарифы на эти услуги не регулируются, и систематически возникают разного рода проблемы», - отметил председатель Экспертного совета, заместитель руководителя ФАС России Анатолий Голомолзин.

С [докладом](#) на эту тему выступила председатель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава (НП «ОЖПС») Ольга Лукьянова.

«Тема текущего отцепочного ремонта в последние годы является особенно проблемной. Еще недавно плановые ремонты вагонов тоже были головной болью для владельцев подвижного состава, а сейчас, благодаря конкуренции между ремонтными предприятиями и профициту ремонтных мощностей, эта сфера стала представлять собой для вагонладельцев хорошо-решенный вопрос. Так, средняя цена планового ремонта в 2014 году снизилась до уровня 2009 года», - привела пример докладчица.

«Совсем другая ситуация складывается на рынке текущего отцепочного ремонта, где ОАО «РЖД» практически не сталкивается с конкуренцией. Количество отцепок вагонов с каждым годом увеличивается, и найти этому рациональное объяснение очень сложно, поскольку парк вагонов постоянно «молодеет». Мы видим статистику по которой даже вагоны, имеющие срок службы менее 3 лет, массово попадают в текущий ремонт. Тенденция эта может объясняться только изменением структуры собственников вагонного парка. На сегодняшний день только 9% вагонного парка осталось в собственности ОАО «РЖД», и можно смело утверждать, что чем больше будет проводиться ремонтов, тем больше заработает монополист. В связи с этим, мы считаем, что рост текущих ремонтов является искусственным. К этому располагает сама организация ремонта, когда ОАО «РЖД» само признает вагон неисправным, само его ремонтирует и само разрешает выпуск вагона из ремонта», - заявила Ольга Лукьянова.

Доклад вызвал большой интерес среди экспертов, и послужил темой для активной дискуссии.

«Все участвовавшие в обсуждении, в том числе три основных объединения операторов, грузоотправители и эксперты, согласились, что проблемы существуют и требуют решения. Основу рекомендаций экспертного сообщества составили предложения НП «ОЖПС». Вопросы возможности и механизмов регулирования тарифов станут предметом обсуждения очередного Экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС России», - отметил председатель Экспертного совета.

Второй вопрос, внесенный в повестку заседания, относился к разработке нормативно-

правовых условий развития конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок в сегменте регулярного грузового движения.

Президент национальной ассоциации транспортников России Георгий Давыдов представил подробный доклад на эту тему (с презентацией можно ознакомиться [здесь](#)).

«Рассматриваемый сегмент развивается. Вопрос в том, чтобы развиваясь, он приобретал адекватные формы оборота для своих услуг и адекватные формы нормативного регулирования. На это и нацелена наша работа», - подчеркнул Георгий Давыдов.

Анатолий Голомолзин, подводя итог обсуждения второго вопроса, сказал: «Регулярные (по расписанию) грузовые перевозки – самый динамично-развивающийся сегмент в сфере железнодорожного транспорта. Эксперты обсудили, в каких сферах будет продолжать развиваться этот сегмент (контейнерные, грузо-багажные, массовые грузы и др.), в каких формах и каким образом улучшить взаимодействие участников рынка (в том числе в рамках формирующейся коммерческой инфраструктуры рынка ж/д перевозок) и какие изменения в нормативной базе нужно сделать (в том числе приведение национального законодательства в соответствие с Конвенцией о международных ж/д перевозках и Соглашением о международном ж/д грузовом сообщении). Обсуждалось также уточнение понятия «перевозчик» и введение понятия «последующий перевозчик». Говорилось о позитивных итогах модельных торгов с участием подобных перевозчиков, которые проводились ФАС России в 2012 году. Рассказывалось о планах развития регулярных перевозок нефтеналивных грузов, которые в полной мере могут обеспечить применяемый в течение уже 3-х лет режим равномерности и регулярности продажи нефтепродуктов на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже».

Наконец, в рамках третьего вопроса заседания заместитель генерального директора по правовым вопросам ООО "Трансойл" А. Колбинцев рассказал [о ситуации с конкуренцией на рынке оказания услуг охраны и сопровождения грузов при перевозке грузов по железным дорогам](#).

«Мы последовательно предлагаем всерьез рассмотреть вопрос о реальной либерализации рынка услуг сменного сопровождения грузов на железнодорожном транспорте путем допуска к этим услугам охранным организациям. Конечно, делать это нужно осторожно, вводя в качестве сдерживающего элемента серьезные требования к организациям, которые будут эти услуги оказывать. Перечень таких требований может быть установлен нормативно, и мы надеемся, что рынок и органы власти вернутся к содержательному обсуждению нового проекта правил под углом развития конкуренции в этой сфере», - резюмировал свое выступление А. Колбинцев.

«По предложению Минтранса будет создана Рабочая группа, куда войдут также представители Экспертного совета ФАС России, для совместной проработки этих вопросов», - подытожил заседание Анатолий Голомолзин.