

Что делать с СПФ?

Минэкономразвития возражает против закрепления в проекте постановления правительства об операторах положения об использовании ими собственных поездных формирований (исходя из того, что отрасль должна перейти от практики работы СПФ к полноценным локальным перевозчикам). Как Вы считаете, нужно ли закреплять в проекте документа работу СПФ?

Гамид Булатов,
заместитель директора
департамента государственного
регулирования тарифов, инфра-
структурных реформ и энерго-
эффективности Минэконом-
развития России:

– Положение об использовании операторами собственных поездных формирований изъято из проекта постановления правительства об операторах, потому что это по своей сути коррупционная схема. Принципы ее работы непубличны и непрозрачны. Непонятно, почему одни операторы получают доступ к таким сервисам, а другие – нет. По оценкам экспертов, тут могут скрываться миллиарды рублей убытков, которые возникают у ОАО «РЖД» из-за того, что операторы собственных поездных формирований не платят полноценный тариф за использование инфраструктуры, а оплачивают, по сути, только его часть. Услуги получаются убыточными для перевозчика, но они почему-то предоставляются. Целевой моделью рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года предусматривается появление локальных перевозчиков, намеченное на 2013-й. Однако это отдельная задача. Не нужно никого в них трансформировать. Те участки, на которых сегодня работают собственники поездных формирований, нерепрезентативны для проведения эксперимента. Локальных перевозчиков нужно создать. И детально проанализировать результаты их деятельности с акцентом на преимущества для грузовладельцев и системы в целом. После этого можно будет поставить окончательную точку в споре – быть или не быть локальным перевозчикам общесетевыми. Подробная регламентация принципов деятельности таких перевозчиков должна быть закреплена в соответствующих нормативно-



правовых актах. Эту работу планируется завершить в 2012 году.

Андрей Емельянов,
заместитель директора департа-
мента государственной полити-
ки в области железнодорожного
транспорта Минтранса России:

– В проекте постановления правительства об операторах нет положения об использовании операторами собственных поездных формирований, потому что этот документ регламентирует работу именно операторов. Речь идет о тех, кто управляет вагонным парком. Виды отправки подвижного состава могут быть при этом самыми разными. В том числе при необходимости в составе собственных поездных формирований. Это вопрос, который выходит за рамки данного постановления и должен быть отрегулирован другими законодательными актами.

Сааман Бабаев,
вице-президент ОАО «РЖД»:

– Перевозка грузов поездными формированиями, не принадлежащими перевозчику, является лишь одной из разновидностей железнодорожных перевозок (соответствующие правила утверждены приказом Минтранса № 150 от 22.10.2007 г.). Операторы предоставляют принад-

лежащие им вагоны, контейнеры для любых видов перевозки грузов, если это необходимо перевозчику или грузоотправителю. В связи с этим, по мнению ОАО «РЖД», в проекте положения об операторах не требуется специального закрепления одного из вариантов перевозки грузов (СПФ), а достаточно условия о предоставлении операторами принадлежащих им вагонов, контейнеров юридическим и физическим лицам для транспортировки грузов железнодорожным транспортом.

В отношении локальных перевозчиков следует отметить, что в соответствии с протоколом правительственной комиссии по транспорту и связи № 6 от 29.11.2011 г. работа по созданию института локальных перевозчиков будет продолжена после внедрения эффективной технологии управления вагонным парком в условиях множественности операторов и отсутствия инвентаря.

Дмитрий Королев,
исполнительный директор
НП «Совет участников рынка
услуг операторов железно-
дорожного подвижного
состава»:

– Собственные поездные формирования должны существовать и развиваться до того момента, пока такой

вид отправки предусмотрен нормативными документами, регламентирующими деятельность железнодорожного транспорта. Считаю, что именно компании, в настоящее время оперирующие СПФ, будут активно трансформироваться в локальных перевозчиков, когда будет окончательно сформирована нормативно-правовая база, регламентирующая деятельность таких перевозчиков, конкурирующих «на маршруте», и утверждены структура и регламент, обеспечивающие заключение договоров, поддерживающих их хозяйственную деятельность.

Владимир Прокофьев,
президент Ассоциации перевозчиков
и операторов подвижного состава,
генеральный директор ООО «БалтТрансСервис»:

– В проекте постановления правительства РФ можно отразить работу операторов СПФ. Но у них есть одно отличие от остальных – они осуществляют постоянное технологическое взаимодействие с владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта. Поэтому прописывать соответствующие нормы подробно именно в проекте постановления об операторах не представляется нам возможным. По крайней мере пока.

Разумно было бы провести через все инстанции изменения к закону «О железнодорожном транспорте в РФ». Там (в проекте, который сейчас рассматривается в правительстве) среди прочего есть упоминания и о СПФ, что в принципе дает основания для редукции постановления об операторах в дальнейшем и включения в него положений о работе СПФ.

Екатерина Рыбина,
директор по правовым вопросам
ООО «Трансойл»:

– Считаю целесообразным закрепить использование технологически оправданной модели отдельных собственных поездных формирований как адаптированный вариант в условиях переходной стадии, в том числе с учетом дефицита тяги у перевозчика. Иначе прежде всего грузоотправители утратят эффект достигнутой синергии на маршрутах, где уже реализованы успешные проекты с использованием СПФ. При этом темпы работ по пакету документов о модели локальных перевозчиков оставляют желать лучшего.

Юрий Искандеров,
генеральный директор ООО «Инновационный
центр транспортных исследований»:

– Сейчас собственники используют в основном старые локомотивы на ограниченных, но выгодных маршрутах с высокодоходными грузами. Вместе с тем Целевая модель рынка грузовых перевозок предполагает появление локальных перевозчиков. Однако по сути они получают только тупиковые участки на железнодорожной сети. Такой вариант частным компаниям не выгоден. И они пытаются обойти его с помощью схемы собственных поездных формирований. Если ее закрепить в постановлении об операторах, то в дальнейшем при разработке законодательства о локальных перевозчиках эта лазейка для выхода на выгодные маршруты останется. Закрывать ее или нет – в этом суть спора.