



ПОПЫТКА ОАО РЖД И КЕМЕРОВСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ ОПТИМИЗИРОВАТЬ ПОЕЗДНУЮ РАБОТУ С УГЛЕМ КУЗБАССА НАВЛЕКЛА НА КРУПНЕЙШИХ ОПЕРАТОРОВ ПОДОЗРЕНИЯ В КАРТЕЛЬНОМ СГОВОРЕ

В СОЖТ также указывают, что операторы не заключали никаких соглашений между собой, что могло бы квалифицироваться как картельный сговор: все их договоры заключены с ОАО РЖД и грузоотправителями, как это и предполагает деловая практика на железной дороге. «Указанные соглашения определяют основные показатели погрузки и технологии подвода порожних вагонов на станции. Коммерческие условия услуг каждого оператора регулируются индивидуальными договорами с грузоотправителями», — уточняют в партнерстве.

АЛЬТЕРНАТИВЫ НЕТ Добросовестность операторов должно подтверждать и то, что все эти договоренности достоверно отражались в переписке с госорганами и подробно освещались в прессе, а не были тайными, как это предполагает логика картельного сговора. Операторы настаивают, что в настоящий момент отсутствует альтернативная технология для регионов с недостаточными про-

пускными способностями инфраструктуры. По мнению первого вице-президента FESCO, руководителя железнодорожного оператора «Трансгарант» Алексея Грома, нужно радоваться, что возникшие проблемы в Кузбассе были оперативно решены за столом переговоров между монополией и крупнейшими операторами (хотя его компания в этот пул счастливых не попала). «Все согласились, потому что иначе было бы еще хуже», — резюмирует он. Однако, по его мнению, было бы справедливо, если бы именно к тем компаниям, которые получили определенные преференции по погрузке, ОАО РЖД распространяло ограничения на перемещение вагонов. «На этих операторов в первую очередь и должны налагаться технологические запреты и санкции за непроизводительные операции с вагонами, в том числе по принудительному перемещению вагонов на станции отстоя. Эти операторы должны нести полную ответственность за обеспечение погрузки и ее ритмичность», — считает господин Гром.

Более того, он предлагает применять подобные меры и в других местах, где возможности железнодорожной инфраструктуры ограничены, например, на припортовых станциях. «Действительно, существуют наиболее уязвимые регионы, где даже минимальный простой вагона мо-

жет нарушить ритмичность погрузки и отправления», — рассуждает Алексей Гром. — Но таких проблемных мест не больше 10% от всей протяженности железных дорог, по ним и нужно принимать локальные управленческие решения. Если же вводить жесткие меры по всей сети, это может привести к очередному коллапсу там, где его легко было бы избежать», — полагает господин Гром. «Не там ищут», — говорит другой участник рынка. — Здесь не было цели кого-то ограничить или поднять цены, это чисто технологический прием», — сетует он. В группе Rail Garant также считают, что любые решения, направленные на улучшение технологии, должны приветствоваться. «Для выполнения такой многокритериальной задачи, как вывоз угля с углепогрузочных станций, нужно привлекать исключительно профессиональных игроков рынка оперирования и уже на их основе производить укрупнение парков вагонов других владельцев», — считают в компании. С этой точки зрения выбор в пользу нескольких крупных компаний очевиден, но при этом необходимо создать такие механизмы укрупнения парка, которые не будут ущемлять права других участников рынка, добавляют в Rail Garant. Председатель президиума НП СОЖТ Сергей Мальцев отмечает, что опробованная технология на Кузбассе на-

ходит свое развитие в Едином сетевом технологическом порядке, который ОАО РЖД приняло для себя как программный документ и приступило к его реализации. «Например, положения, определяющие порядок взаимодействия перевозчика, грузовладельцев и операторов в целях заключения договора об организации перевозок направлены на формирование эффективной логистики в условиях ограниченных пропускных способностей инфраструктуры. При попытке реализации данной технологии на Кузбассе в действиях ОАО РЖД, грузоотправителей и операторов ФАС усматривает признаки картеля. Тогда признаки картеля можно усмотреть и в технологии подачи перевозчиком порожних вагонов под погрузку в пределах дороги или станции по согласованной между РЖД, операторами и грузоотправителями технологии работы объединенным парком грузовых вагонов», — отмечает он. По его мнению, операторы и грузовладельцы уже стали полноценными участниками перевозочного процесса, и их технологическое взаимодействие не должно рассматриваться антимонопольными органами как антиконкурентные действия, особенно если целью их сотрудничества является обеспечение потребностей страны в эффективных грузоперевозках. ■

НЕСПОСОБНОСТЬ НАЛАДИТЬ ДИСПЕТЧЕРИЗАЦИЮ НЕ ДОЛЖНА СТАНОВИТЬСЯ ПОВОДОМ ДЛЯ ПЕРЕДЕЛА РЫНКА, СЧИТАЮТ В ФАС