Крупных грузовладельцев, готовых потратиться на модернизацию Транссиба, власти пока найти не удалось | **18**

ЖТ

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Железнодорожный транспорт

Вторник 1 октября 2013 №178 (5209 с момента возобновления издания) **kommersant.ru**

18 | **РЖД не хочет делиться тягой с частным рынком**

19 | **Государства Таможенного союза складываются на единого контейнерного оператора**

19 | **Сроки подачи заявки на перевозку оказались инструментом управления**

Осенью Государственная дума должна оценить первый пакет изменений, подготовленных Министерством транспорта в федеральные законы «О железнодорожном транспорте» и «Устав железнодорожного транспорта». В первом предполагается лишь одна существенная правка: там появится формулировка понятия оператора. С уставом все сложнее. Существует несколько принципиальных моментов, которые не устраивают операторов. Самый спорный из них — принцип оплаты непроизводительных простоев вагонов.

Госдума займется простоем

— документ —

Положение в измененном уставе, по которому предполагается закрепить принцип платности занятия инфраструктуры общего пользования сверх нормативного времени у участников перевозочного рынка вызвало настоящую полемику. Новая редакция предусматривает возможность ОАО РЖД взимать плату за занятие вагонами путей общего пользования в процессе перевозки, если вагоны простаивают без движения по вине грузоотправителя, получателя или оператора. Эта поправка фактически обяжет пользователей вагонов оплачивать занятие путей общего пользования свыше нормативного времени, считают собственники вагонов.

«Прежде всего не понятно, как будет установлена виновная сторона. Хотя ОАО РЖД спишет деньги со счета безакцептно, а операторы будут обосновывать свою позицию в суде»,— говорит директор по развитию ООО «Промхимтранс» Игорь Стулов.

По его мнению, закон создает откровенно неравноправную ситуацию. Одним из критериев отставки вагонов от движения является занятость (ограниченность) инфраструктуры. Это выражается, например, в отсутствии возможности у станции назначения принять в конкретный день нужное количество вагонов. Однако только ОАО РЖД обладает полной и актуальной информацией о движении вагонов по сети железных дорог. На путях станций назначения сейчас возникают пробки из сотен вагонов в «брошенных» поездах, среди которых могут оказаться и вагоны малых операторов. И они будут оплачивать простой, происшедший не по их вине.

ДЕНИС БУГРОВ

В случае задержки одного состава «проштрафившимися» могут оказаться десятки компаний-операторов

«Вот в этих-то случаях перевозчик и собирается взыскивать плату с отправителей или получателей порожних вагонов,— парирует представитель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава Денис Семенкин.— Наши клиенты — мелкие и средние грузоотправители — не заказывают к себе вагоны составами. Поэтому им проще спланировать равномерный подход вагонов, не допуская скопления порожняка на путях общего пользования».

Тем не менее он уверен, что пострадают и операторы с большие парком. И их потери будут весомее.

«У крупных грузоотправителей с этим проблемы, вызванные отчасти действиями крупных операторов,— считает господин Семенкин.— Поэтому после принятия законопроекта крупные операторы существенно пострадают, почему СОЖТ и был против законопроекта: им сложно нормировать работу своего многотысячного парка. Любая ошибка — и лишняя сотня вагонов направляется клиенту, который не в силах эту сотню у себя разместить».

По единому мнению ОАО РЖД и Минтранса, именно этот пункт в уставе способен решить проблему скопления порожних вагонов на сети железных дорог путем дисциплинирования грузоотправителей. Он заставит их правильно выстраивать логистические цепочки. А в итоге это приведет к росту оборота вагона и ускорению грузовых операций.

«Мы должны создать условия для максимально эффективного использования имеющегося потенциала инфраструктуры, который ограничен. Задача изменений — не прессинговать операторов подвижного состава, грузоотправителей и грузополучателей, а создать нормативную возможность применять эти санкции в случае возникновения нарушений»,— полагает заместитель директора департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса Андрей Емельянов.

Сейчас же сложилась ситуация, когда вагоны могут длительно простаивать в ожидании грузовых операций, использоваться как склад на колесах, занимая инфраструктуру, которую невозможно использовать при таких обстоятельствах для перевозок.

«Что если бы грузовые фуры бросались в ожидании выгрузки либо погрузки прямо на дорогах общего пользования либо использовались на дорогах общего пользования как склады?» — экстраполирует проблему к конкурентам заместитель начальника правового департамента Алексей Васильев. Но у РЖД есть и другие материальные мотивы такой поправки. Одна из проблем, которые позволяют решить предлагаемые изменения к уставу, как объяснил нам Алексей Васильев, это, как ни странно, взимание платы за пользование вагонами.

С тех пор как компания передала все свои вагоны в приватный парк, расходы, возникающие с простаиванием вагонов на путях, никто не оплачивает. В то время как за простаивание инвентарных вагонов плата взималась автоматически.

«Фактически взимание платы за пользование вагонами обеспечивало достижение компенсации времени простоя вагона (за время ожидания погрузки либо выгрузки в вагоне можно было бы перевозить грузы, но вагон простаивает) и компенсации расходов, возникающих в связи с занятием простаивающим вагоном путей (инфраструктуры) общего пользования. Во-первых, за время, которое простаивающие вагоны занимают инфраструктуру общего пользования, данная инфраструктура могла бы использоваться для перемещения других вагонов с грузом, во-вторых, инфраструктура имеет определенный износ за то время, когда на ней простаивают в ожидании выгрузки многотонные составы с грузом»,— объяснил юрист РЖД.

Азалия Идрисова