

# **АССОЦИАЦИЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

---

**АСКОП**

*Регистр. № 628  
от 03.02.2016*

**812/326-5010** факс 812/326-5011  
191015, Санкт-Петербург, Тверская 1А

## **О проекте Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок в части использования собственных локомотивов и собственных поездных формирований до 2020 года**

### **Позиция АСКОП**

В декабре 2015 года Минэкономразвития России направило в Федеральные органы исполнительной власти и организации для рассмотрения и согласования проект Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года (далее ЦМ).

При этом, в вопросе развития конкуренции между перевозчиками грузов ЦМ – 2020 предусматривает лишь создание института локальных перевозчиков (организация «пилотных проектов») на выделенных тупиковых участках железнодорожной сети, что позволит «...создать основу для принятия органами государственной власти решения о целесообразности дальнейшего развития конкуренции в сегменте перевозок грузов железнодорожным транспортом». По мнению Ассоциации какой-либо конкуренции между перевозчиками на таких локальных тупиковых участках не может быть по определению, так как участок предоставляется единственному локальному перевозчику владельцем инфраструктуры (ОАО «РЖД») по конкурсу на срок 5–10 лет. В результате, на таком участке будет осуществлять перевозки лишь один перевозчик (как и прежде осуществляло ОАО «РЖД»). Как следствие, в лучшем случае будет иметь место конкуренция между участниками конкурса при распределении локальных тупиковых участков инфраструктуры. Но, скорее всего, и этой конкуренции реально не будет, так как число желающих работать перевозчиками на указанных тупиковых участках без права выхода на сеть железных дорог будет исчисляться единицами (если они вообще найдутся).

Эта схема работы перевозчиков не соответствует целям реформы отрасли, состоящим в развитии конкуренции между перевозчиками за привлечение грузоотправителей.

Необходимо отметить, что формирование института локальных перевозчиков предусматривалось и прежде - в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года (ЦМ–2015).

Однако, за прошедшее время институт локальных перевозчиков не создан, а отдельно взятые локальные перевозчики не появились, несмотря на предложение со стороны ОАО «РЖД» в 2015 году нескольких участков инфраструктуры для проведения эксперимента (газета «Ведомости» от 13 января 2016 года, статья «РЖД достаточно и рельсов»). Возможно, в будущем и появятся локальные перевозчики, но на данный момент эта идея не востребована предпринимательским сообществом (одной из причин этому явился и, вероятно, неудачный выбор предложенных ОАО «РЖД» участков).

Для создания здоровой конкуренции между перевозчиками необходим выбор оптимальной модели конкуренции грузовых перевозчиков из нескольких возможных вариантов. По мнению АСКОП, наиболее востребованной моделью конкуренции грузовых перевозчиков явилась бы модель конкуренции «на маршруте», когда несколько перевозчиков функционируют, и действительно конкурируют между собой за перевозки на отдельных, не обязательно тупиковых, участках инфраструктуры, там, где это позволяет технология работы. Такие участки инфраструктуры могут иметь значительные различия по протяженности – от участков в пределах между близлежащими железнодорожными станциями до участков, расположенных на полигоне нескольких железных дорог.

Относительно дальнейшего развития частного локомотивного парка и привлечения частных инвестиций в обновление парка магистральных локомотивов можно сказать следующее. Проект Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года (ЦМ – 2020) предполагает «... сохранение принадлежащего или арендованного холдингом «РЖД» локомотивного парка в качестве единого интегрированного парка общесетевого национального перевозчика, за исключением участков, на которых реализуются «пилотные» проекты по организации деятельности локальных перевозчиков». Такова позиция Минэкономразвития России, что было отражено в вышеуказанной статье «Ведомостей», где предполагается применение частной тяги только локальным перевозчиком.

Ассоциация выражает уверенность, что такое положение не отвечает реальной структуре спроса на перевозки грузов.

По мнению Ассоциации, которое разделяют многие участники рынка, доступ для организаций железнодорожного транспорта к предпринимательской деятельности в качестве перевозчиков грузов является настолько необходимым. Однако, при этом необходимо существенно уточнить представления о предмете деятельности железнодорожных перевозчиков грузов, работающих на непринадлежащей им инфраструктуре железнодорожного транспорта.

Деятельность локального перевозчика необходимо рассматривать не в пределах отдельных тупиковых участков инфраструктуры, а на всех возможных, в том числе и тупиковых участках.

В этой связи предлагаем термин «локальный перевозчик» изложить в следующей редакции – перевозчик осуществляющий перевозки собственным или арендованным локомотивным парком на путях общего пользования и имеющий лицензию на перевозки грузов (отвечающий всем лицензионным требованиям).

Важно, чтобы в такой лицензии на оказание услуг локомотивной тяги, для грузовых поездов, следующих по инфраструктуре общего пользования, был указан конкретный (исчерпывающий) перечень категорий поездов, во главе которых могут работать локомотивы данного лицензиата.

Безусловно, предлагаемые владельцем инфраструктуры отдельные участки должны быть коммерчески привлекательны для всех возможных перевозчиков – и предоставляться там, где это позволяет технология работы инфраструктуры. Возможность предоставления участков и маршрутов должна быть делегирована Минтрансу России по согласованию с владельцем инфраструктуры, исходя из заявки потенциальных перевозчиков. Такой подход, наряду с более полным удовлетворением потребностей грузоотправителей в перевозках, позволит привлечь частные локомотивы и поможет в решении вопроса обновления парка локомотивов.

Другой стороной решения проблемы обновления парка локомотивов на сети железных дорог России является создание условий для дальнейшего расширения практики перевозки грузов в собственных поездных формированиях (далее СПФ), что предусмотрено действующим Прейскурантом 10–01 и уже на протяжении около 20 лет показало положительный эффект.

Опыт работы, накопленный компаниями–операторами, использующими СПФ при перевозке грузов, показал выгодность их использования, как для операторов, так и для ОАО «РЖД» и грузоотправителей. На сегодняшний день применяются технологии совместной с ОАО «РЖД» работы по использованию СПФ на полигонах курсирования по

нескольким дорогам при расстоянии перевозок до 1500 км, что дает возможность владельцу инфраструктуры перераспределить свои магистральные локомотивы на другие участки. Использование СПФ при перевозках на расстоянии до 1500 км, по сравнению с маршрутными отправками, позволяет увеличить плечи работы локомотива, вместо 4 смен локомотива производится только 1 смена локомотива, уменьшить оборот вагона на данном маршруте более чем на 40%.

Немаловажным является и то, что компании–операторы несут все расходы по обслуживанию, ремонту (от технического обслуживания в объеме ТО–2 до капитального ремонта в объеме КР-2), эксплуатации и содержанию локомотивов.

Конечным положительным эффектом в технологии применения СПФ можно считать отсутствие претензий, как со стороны грузоотправителей, так и со стороны грузополучателей по объемам перевозок, срокам доставки и качеству перевозок.

Первая схема, которая была построена с применением собственных тепловозов – это ст. Кириши Октябрьской железной дороги – Эстония. Использование одного тепловоза от ворот Киришского НПЗ до ворот терминала Мууга (Эстония) позволило уменьшить потребный парк локомотивов в 2,5 раза, а парк цистерн – в 3,7 раза. Более того, к концу 1998 года объем перевозок вырос с 200 тыс. до 600 тыс. тонн в месяц.

Компания «БалтТрансСервис» на сегодняшний день имеет 60 магистральных тепловозов 2ТЭ116, из них – 8 тепловозов новые, куплены за 1,3 млрд. рублей. Приобретено 19 новых дизелей на сумму более 420 млн. рублей. Только в 2015 году расходы на ремонт и запчасти для тепловозов составили более 800 млн. рублей. Суммарные расходы на ТР-3 и дизели за 2013-2015 гг. составили более 2,2 млрд. рублей. Все эти расходы можно рассматривать как прямую экономию ОАО «РЖД».

Положение о дальнейшем расширении практики перевозки грузов в СПФ должно быть отражено в ЦМ – 2020.

В заключении необходимо отметить, что АСКОП неоднократно доносила свою позицию по вопросам развития частной локомотивной тяги до руководства отрасли. В частности, обращениями в Минтранс России (совместно с Национальной ассоциацией транспортников, письмо от 21.05.2014 № 03-03-2013) и ТПП России (письмо от 04.08.2015 № 618). В этих обращениях подводились итоги реформирования железнодорожного транспорта, отмечались недостатки ЦМ–2015, анализировался ход выполнения «Плана мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте», утвержденного распоряжением Правительства РФ от 02.04.2014 № 503р. По мнению Ассоциации, все основные положения о целевом состоянии рынка перевозок грузов железнодорожным

транспортом известны - они изложены в действующем отраслевом законодательстве. Однако эти положения до настоящего времени не реализованы.

Учитывая изложенное, предлагаем сконцентрировать усилия Правительства РФ, а также причастных федеральных органов исполнительной власти на выполнении требований существующего законодательства (прежде всего – законов «О железнодорожном транспорте в РФ» (ФЗ-17 от 10.01.2003) и «Устав железнодорожного транспорта РФ» (ФЗ-18 от 10.01.2003) в части становления независимых от ОАО «РЖД» перевозчиков, развития конкуренции между ними, и использования частной локомотивной тяги.

Президент Ассоциации перевозчиков и  
операторов подвижного состава  
железнодорожного транспорта

В.Н. Прокофьев

Исп. Песляк А.В.  
Ответственный секретарь АСКОП  
тел.(495) 234-97-00