Использование терминов «инфраструктура общего пользования» и «инфраструктура необщего пользования» в условиях строительства негосударственных железных дорог

- Роменский Дмитрий Юрьевич

доцент, кафедра «Управление транспортным бизнесом и интеллектуальные системы»

Москва 2023 г.

Стратегические направления развития транспортного права для путей необщего пользования

Постановление Правительства №1734 от 2008 года:

- Создание равных условий землепользования и налогоображения для ПОП и ПНП;
- Совершенствование системы госрегулирования тарифов
- Определение правового статуса промтранспорта;
- Равный доступ к услугам промтранспорта.

Постановление Правительства №3363 от 2021 года:

- Непрозрачность тарифного регулирования;
- Обновление тягового п.с.;
- Категорирование ПНП;
- Определение статуса услуг;
- Определение порядка и критериев разграничения между ПОП и ПНП

Терминология на практике

С начала XX века сформировалось функциональное разделение ж.д. транспорта на:

Ведомственный, промышленный, внутрипроизводственный
обеспечивающий в основном технологические нужды производства (перевозка грузов в пределах предприятия, доставка сырья, топлива, материалов с магистральной дороги и вывоз готовой продукции и порожних вагонов в обратном направлении)

Внешний, магистральный
обеспечивающий экономические связи между производителями и потребителями продукции, а также пассажирские перевозки

- Появление термина **подъездной путь**;
- Разделение сети железных дорог на пути Министерства путей сообщения и пути промышленного транспорта;
- ОАО «РЖД» стало правоприемником МПС в части эксплуатации сети магистральных железных дорог и логика законодательства выстроена под эксплуатацию таких линий

Ключевые нормативно-правовые акты

ФЗ № 17 ФЗ о железнодорожном транспорте	ФЗ № 18 Устав ж.д. транспорта

1) ***железнодорожные пути общего пользования*** — железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочной и маневровой работы, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции;
2) ***железнодорожные пути необщего пользования*** — железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

Пути общего и необщего пользования для их владельца

Пути общего пользования

- Открытие и закрытие путей, станций и линий по согласованию ФАЖТ и в соответствии с земельным правом;
- Обязательное использование Прейскуранта;
- Равный доступ к инфраструктуре;
- Пассажирские перевозки;
- Мобилизационное и стратегическое значение для государства;
- Федеральная собственность;

Пути необщего пользования

- Открытие и закрытие новых путей только в соответствии с земельным правом;
- Свободное ценообразование под надзором региональных подразделений ФАС;
- Доступ к услугам на усмотрение владельца;
- *Запрет* на пассажирские перевозки***;
- Косвенное значение для мобилизационных целей и гражданской обороны;
- Преимущественно частная собственность;

Категорирование ж.д. линий в соотв. с 119 СП от 2017 года

Категория железнодо–рожной линии	Назначение железнодорожной линии	Признак определения категорийности		Максимальная скорость движения поездов, км/ч	
		Суммарный расчетный объем перевозок грузов (нетто) на 10-й год эксплуатации, млн т	Пассажирское движение	Пассажирских	Контейнерных, рефрижераторных/ грузовых
Скоростная	Железнодорожные линии для движения пассажирских поездов со скоростью свыше 160 до 200 км/ч	Не регла-ментируется	Скорость движения пассажирских поездов более 160 км/ч	200	160/90
Пассажир-ская	Железнодорожные линии с преимущественно пассажирским движением для движения пасса-жирских поездов со скоростью до 160 км/ч	Не регла-ментируется	Более 50 пар пасса-жирских поездов в сутки и их доля не менее 80 % поездопотока	160	160/90
Особо грузона-пряженная	Железнодорожные линии для большого объема грузовых перевозок	Свыше 80	Не регламен-тируется	140	140/90
I	Универсальные железнодорожные линии	Свыше 40 до 80		160	160/90
II		Свыше 20 до 40		160	140/90
III		Свыше 10 до 20		140	120/80
IV		До 10		120	100/80
V	Подъездные пути с организованным пассажирским движением	Не регла-ментируется		80	80/60
	Подъездные пути			-	60

Подъездные пути с организованным пассажирским движением при максимальной скорости движения поездов свыше 80 км/ч должны удовлетворять нормам железнодорожных линий категории IV.

На практике

ОАО РЖД

АО Железные дороги Якутии

ГУП Крымская ж.д.

Инфраструктуры общего пользования – магистральные железнодорожные дороги, перевозчики на своей инфраструктуре

На практике

Линия Обская-Бованенково ПАО «Газпром»

570 км

Линия Верхнезейск - Эльга
ООО «Эльга-транс»

360+500 км

Космодромы госкорпорации «Роскосмос», космодромы
50+25 км

Ж.д. система Норильска,

330 км

Инфраструктуры необщего пользования – формально подъездные пути, но с функциональными признаками магистральных железных дорог

Четыре главных термина

Путь общего пользования

Путь необщего пользования

Магистральная железная дорога

Подъездной путь

Железнодорожная станция?

Суть явления «железнодорожная станция»

Не пассажирская станция с высокими платформами на территории космодрома Восточный

Не сортировочная станция с горкой и тормозными позициями на территории Новолипецкого комбината

Не грузовая станция на Яковлевском руднике с 6 приёмоотправочными путями, ДСП, системой СЦБ и грузовой работой в 5 млн. тонн

Все эти технологические комплексы, функционально являющиеся полноценными железнодорожными станциями, таковыми формально не являются, так как не имеют кода ЕСР и не внесены в Тарифные руководства, а являются парками путей и частью инфраструктуры необщего пользования, для которой нет отдельного термина

Ситуации на практике

1) ситуация: ОАО «РЖД», как владелец магистральной инфраструктуры общего пользования владеет станцией примыкания, открытой по соответствующим параграфам тарифного руководства, к которой непосредственно примыкает подъездной путь принадлежащий третьему лицу (владельцу пути необщего пользования).
2) ситуация: ОАО «РЖД» как владелец магистральной инфраструктуры общего пользования владеет станцией примыкания, открытой по соответствующим параграфам тарифного руководства, от которой веером расходятся пути к различным предприятиям крупной промышленной зоны. На территории этой промышленной зоны могут быть крупные парки путей с развёрнутой длиной в десятки километров и с активным движением маневровых составов на них. Пути к этим маневровым районам вплоть до ворот предприятий тоже принадлежат ОАО «РЖД».
3) ситуация: к перегону или к станции ОАО «РЖД» примыкает инфраструктурный комплекс путей необщего пользования стороннего владельца, с которым у ОАО «РЖД» выстроен единый технологический процесс по обмену поездными формированиями. Таким образом инфраструктурно и технологически примыкающий подъездной путь выравнивается с магистральной инфраструктурой по качеству работы и приобретает его признаки. Такие ситуации возникают при больших объёмах работы по погрузке и выгрузке вагонов, например на шахтах и комбинатах. На подобных подъездных путях выполняется весь комплекс технологических операций по формированию и расформированию поездов установленного веса и длины, ведомых поездными локомотивами на собственных «промышленных станциях». Единственным отличием этих путей необщего пользования от магистральной инфраструктуры становится отсутствие статуса пути общего пользования и вытекающих оттуда сопутствующих формальных признаков, таких как наличие публичного договора на оказание услуг по пользованию инфраструктурой.

Выводы

1) Необходимо конкретизировать признак, по которому следует разделять инфраструктуры
   Предлагается сделать разделение по факту наличия публичного договора
2) Все инфраструктурные комплексы, функционально являющиеся железнодорожными станциями, должны быть включены в тарифные руководства
   Если комплекс не будет иметь статуса станции, то это влияет на взаимодействие этого комплекса с примыкающей инфраструктурой
3) Функциональный признак подъездной путь следует чётко отделить от термина путь необщего пользования
   Разделение позволит более адресно управлять развитием транспорта и функционированием инфраструктур
4) Детализация термина «Главный путь» как пути, соединяющего железнодорожные станции

Спасибо за внимание!

Докладчик: Роменский Дмитрий Юрьевич, romensky@edu.rut-miit.ru

Российский университет транспорта

Кафедра «Управление транспортным бизнесом и интеллектуальные системы».