литьем Кременчугского завода выпуска 2010 года отставлены от эксплуатации и мы ожидаем предписаний, что делать с забракованными деталями. В частности, у нашей компании оказалось более 400 таких вагонов, у других компаний их намного больше.

BG: Будет у вас возможность каким-то образом компенсировать убытки?

М. М.: Если признают виновным изготовителя литья, будем думать, что делать дальше, разбираться, в том числе ставить вопрос об ответственности завода—изготовителя вагонов. Хотя на практике инструментарий у оператора по защите собственных экономических интересов крайне ограничен. Мне кажется, что здесь был бы возможен диалог российских регулирующих органов с украинскими производителями. Также не стоит забывать, что при принятии решения о замене всех литых деталей определенного года выпуска, это спровоцирует рост цен на литье, а также очереди в ожидании проведения досрочных ремонтов. А это опять же серьезнейшие убытки.

BG: Кроме этих бракованных у вашей компании вагоны без работы простаивают?

М. М.: У нашей компании ни один вагон не отстаивается, все задействованы в перевозке. Всего у нас 23,5 тыс. вагонов различных типов. Часть из них мы сдаем в долгосрочную аренду, остальными вагонами управляем самостоятельно. За последние два года наша компания вагоны практически не покупала, кроме газовых цистерн, которых уже более 3 тыс. в нашем парке. На этот рынок мы смотрим более оптимистично, чем на все остальные: спрос на них растет, растет и производство, что говорит о долгосрочности тренда.

BG: Танк-контейнеры не вытесняют перевозки в цистернах?

М. М.: Танк-контейнеры заняли свою нишу: они используются преимущественно в труднодоступных для транспорта местах, а также для последующей перевалки на иной сухопутный или водный транспорт, а также когда использование танк-контейнеров обусловлено выстроенными определенным образом каналами продаж. При этом значительная часть сжиженных газов перевозится групповыми и маршрутными отправками от эстакады налива до эстакады слива. Пока эти два сегмента скорее дополняют друг друга и не конкурируют между собой.

BG: У вас также есть крупный парк крытых вагонов, который передан в совместное предприятие с группой Rail Garant. Зачем это сделано?

М. М.: В момент кризиса 2008 года парк крытых вагонов находился примерно в такой же ситуации, как и парк полувагонов. Но когда рынок начал оттаивать, фокус внимания операторов и производителей сосредоточился на полувагонах — обновлением парка крытых вагонов никто не занялся. А в 2009–2012 годах, когда восстановилась грузовая база под этот тип подвижного состава, появился его дефицит. Плюс этому дефициту добавляет ежегодное списание парка — это один из самых возрастных типов подвижного состава в стране. Основной парк крытых вагонов у ПГК и ФГК — порядка 44,5 тыс., наш «Рэйлспецтранс» стал третьим по величине с парком в 5 тыс. вагонов.

Создав СП, мы сразу заняли значительную долю на рынке и оптимизировали управление этим специфическим подвижным составом в отдельной компании. Его главная отличительная особенность — большое количество повагонных отправок, то есть работа с неограниченным кругом контрагентов, своеобразный железнодорожный ритейл. Но сейчас и в этом сегменте происходит некоторое снижение — и по грузовой базе, и по доходности, что приводит к локальному профициту подвижного состава на отдельных полигонах. Тем не менее на 2013 год перед этой компанией поставлена четкая задача сохранить и приумножить достигнутое.

BG: Стоит ли покупать так называемые инновационные вагоны, которые скоро планируют выпускать вагоностроительные заводы?

М. М.: Мы смотрим на этот подвижной состав несколько настороженно. Действительно, по заявленным эксплуатационным характеристикам, межремонтному пробегу такие вагоны интересны, но возникает вопрос о готовности сети к их эксплуатации, в частности наличия требуемых пунктов технического обслуживания, оснащенных всем необходимым и имеющих соответствующим образом подготовленный персонал. В том числе и поэтому у нас пока нет планов по закупке инновационных вагонов. Да и существующего парка хватает.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ КАРТЕЛЬ

ПОЛТОРА ГОДА НАЗАД, ПО ПОРУЧЕНИЮ ДМИТРИЯ МЕДВЕДЕВА, АДМИНИСТРАЦИЯ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ И ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) РАЗРАБОТАЛИ СХЕМУ БЕСПЕРЕБОЙНОЙ ПОДАЧИ ВАГОНОВ НА УГОЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ РЕГИОНА. СЕГОДНЯ ЭТИ СОГЛАШЕНИЯ ВЫЗВАЛИ ПОДОЗРЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

В этом году крупнейшие операторы подвижного состава и без того затянувшие пояса из-за спада погрузки и отраслевого кризиса получили удар с неожиданной стороны. Федеральная антимонопольная служба (ФАС), которая всегда стояла на страже конкуренции и защите интересов операторских компаний от действий монополии, направила острие своего внимания против них самих. Служба заинтересовалась протоколами совещаний администрации Кемеровской области и ОАО РЖД в лице Западно-Сибирской дороги, по результатам которых были заключены технологические соглашения между администрацией области, ОАО РЖД и 12 крупнейшими операторами полувагонов. Кроме указанных госструктур под подозрение попали ОАО «Первая грузовая компания», ОАО «Федеральная грузовая компания», ЗАО «Нефтетранссервис», ООО «ТК „Новотранс“», ООО «Сибуглеметтранс», ООО «РГ-Транс», ООО «ЗапСиб-Транссервис», ОАО СУЭК, ООО «Независимая транспортная компания», ОАО «Новая перевозочная компания», ООО «Мечел-Транс» и ООО «ТрансГрупп АС».

ТЕМНОЕ ДЕЛО В ФАС уточнили, что заявление поступило от одной общественной ассоциации операторов подвижного состава летом 2012 года, с этого момента служба и начала разбираться в проблеме. «Мы разослали запросы в различные организации, в том числе и участникам рынка, администрации области и ОАО РЖД, к нам пришло несколько коробок с различными документами,— рассказывает заместитель начальника управления по борьбе с картелями ФАС Константин Алешин.— На основе полученных результатов в марте мы возбудили дело по признакам нарушения двух статей „Закона о защите конкуренции“: ст. 11 (картельный сговор) и ст. 16 (заключение антиконкурентного соглашения с органом власти»,— поясняет ситуацию о размерах возможных санкций, равно как и о степени виновности участников соглашения, пока говорить рано, поскольку расследование дела еще не закончено. Вопрос действительно непростой, по мнению господина Алешина, вряд ли решение будет принято на ближайшей комиссии ФАС 24 апреля, но все признаки заключения картельного соглашения усматриваются, добавляет он.

«Фактически, речь идет о соглашении по разделу рынка перевозок угля в Кемеровской области между 12 операторами: в нем определено, в чьем вагоне какой объем угля с какой станции поедет,— поясняет ситуацию Константин Алешин.— В результате с рынка было устранено порядка 200 операторов подвижного состава». При этом инфраструктура как и была, так и осталась недостаточной, количество задействованных в перевозках вагонов осталось прежним, а конкуренция исчезла. «Неспособность наладить диспетчеризацию не должна становиться поводом для передела рынка и приводить к нарушению законодательства о конкуренции»,— резюмирует господин Алешин.

ОПЕРАТОРЫ НАСТАИВАЮТ, ЧТО В НАСТОЯЩИЙ МОМЕНТ ОТСУТСТВУЕТ АЛЬТЕРНАТИВНАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ДЛЯ РЕГИОНОВ С НЕДОСТАТОЧНЫМИ ПРОПУСКНЫМИ СПОСОБНОСТЯМИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В службе также подчеркивают, что задачи по улучшению диспетчеризации грузопотока достигнуто не было. По данным ФАС, в середине 2012 года операторские ставки на полувагоны для грузоотправителей Кузбасса подросли, а объемы погрузки на ряде предприятий области даже немного снизились. Нынешнее же общее падение цен на полувагоны, по мнению службы, происходит по иным фундаментальным причинам — из-за переизбытка парка и мировой рыночной конъюнктуры. Какими-либо официальными документами, принятыми на федеральном уровне о создании пула операторов, ФАС не обладает, хотя и запрашивала их у участников дела, добавил Константин Алешин.

ЕДИНЫМ ФРОНТОМ В сложившейся ситуации операторы, наверное, впервые будут выступать по одну сторону баррикад с монополией, которая так же, как и они, не признает факта нарушения антимонопольного законодательства. «Осенью 2011 года в Кузбасском регионе деятельности Западно-Сибирской железой дороги сложилась тяжелая ситуация с вывозом угля. Она была вызвана затовариванием железнодорожных станций Кузбасса порожними вагонами более 80 частных компаний-операторов, вызвавших ограничение пропускных способностей Западно-Сибирской железной дороги. В результате только 40% из ежесуточно находящихся на станциях Кузбасса полувагонов использовалось под погрузку. Темпы погрузки были снижены: было не догружено до плана суточной погрузки более 700 вагонов угля, 700 вагонов черных металлов, 600 вагонов руды, 70 вагонов кокса»,— комментируют положение дел в ОАО РЖД.

В монополии напоминают, что срочные меры по разрешению кризиса были приняты по поручению председателя правительства РФ, а принятые решения были инициированы и утверждены губернатором Кемеровской области Аманом Тулеевым «и позволили полностью урегулировать ситуацию». Главным результатом, по словам железнодорожников, стало стабильное увеличение объемов погрузки угля предприятиями Кузбасса — за год они возросли на 16%, или на 75 тыс. тонн в сутки. «В ноябре 2012 года погрузка угля в Кузбассе достигла максимума за 20 лет — 8,4 тыс. вагонов в сутки, в начале 2013 года Кузбасс продолжает стабильно работать, обеспечивая прирост погрузки угля к уровню 2012 года на 2,7%»,— отчитываются в монополии, считая «ненормальным положение, когда в связи с успешным урегулированием кризисной ситуации по вывозу груза в отношении руководителей ОАО РЖД, грузоотправителей региона, администрации Кемеровской области по инициативе ФАС России может быть возбуждено уголовное дело».

Тем временем на операторском рынке возникло редкое единодушие по отношению к угольщикам и разработанной ОАО РЖД технологии для Кузбасса. Операторы и сегодня едины во мнении, что другого выхода просто не было. «Ограничение количества операторов для вывоза кузбасского угля стало единственным возможным выходом из транспортного коллапса, который был создан к концу 2011 года,— комментируют тему в ОАО „Первая грузовая компания“.— Только благодаря созданию пула операторов удалось разгрузить инфраструктуру Западно-Сибирской магистрали, решить ситуацию с вывозом излишков хранящегося на складах предприятий угля, а также обеспечить дальнейший планомерный вывоз социально значимого груза».

«Действия по заключению соглашений между ОАО РЖД, операторами и грузоотправителями носят исключительно организационно-технологический характер в целях реализации эффективной работы станций Кузбасского региона и не содержат признаков картеля»,— подчеркивают в некоммерческом партнерстве «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (СОЖТ). «Операторы только выполняли принятые решения, но не влияли на них. Деятельность координационных транспортных советов с участием администрации Кемеровской области не создавала негативных антиконкурентных последствий для регионального рынка»,— считают операторы.

Операторы просят ФАС при расследовании учесть то, что этот транспортный координационный совет на полигоне Западно-Сибирской железной дороги был создан во исполнение поручения президента России Дмитрия Медведева от 12 октября 2011 года. Все решения о формировании ограниченного пула операторов по каждой станции были приняты ОАО РЖД на основе решений грузоотправителей, а крупнейшие операторы, работающие в регионе, заключали организационно-технологические соглашения с грузоотправителями и ОАО РЖД. Операторы настаивают, что это были меры — «единственно возможные в текущей ситуации и одобренные со стороны органов исполнительной власти региона и Российской Федерации».

«Кроме того, нельзя игнорировать факт, что решениями совещаний под эгидой администрации Кемеровской области неоднократно рассматривался вопрос обеспечения прав иных операторов, варианты организации их взаимодействия с крупными операторами,— говорят в СОЖТ.— И большинство из владельцев подвижного состава продолжали работать, но по изменившейся технологии движения в поездах крупных операторов в адрес одного грузополучателя. Задачей железной дороги было снижение переработки поездов, чтобы эффективно использовать мощности инфраструктуры».

Операторы также не согласны с доводом ФАС о том, что в результате создания картеля повысились цены на их услуги. «Цены на услуги операторов в течение 2011–2012 годов устанавливались и изменялись в соответствии с конъюнктурой рынка услуг по предоставлению вагонов и колебаний цен на рынке российского угля. Если не учитывать всей совокупности экономических факторов, то можно констатировать, что создание такого „картеля“ привело к падению цен»,— считают в партнерстве.