



18 Железнодорожное сообщество обсуждает различные варианты стратегического развития российского рынка в сфере грузоперевозок

19 К рекомендациям Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» прислушиваются и в правительстве, и в руководстве монополии

Антимонопольные органы России намерены усилить контроль за ценами на рынке грузоперевозок, и уже возбудили первые административные дела против операторов железнодорожных вагонов и стивидорных компаний, угрожая введением прямого установления тарифов. На рынке, как, впрочем, и в Минтрансе РФ, считают, что введение госрегулирования цен в конкурентных сегментах транспорта приведет к печальным последствиям.

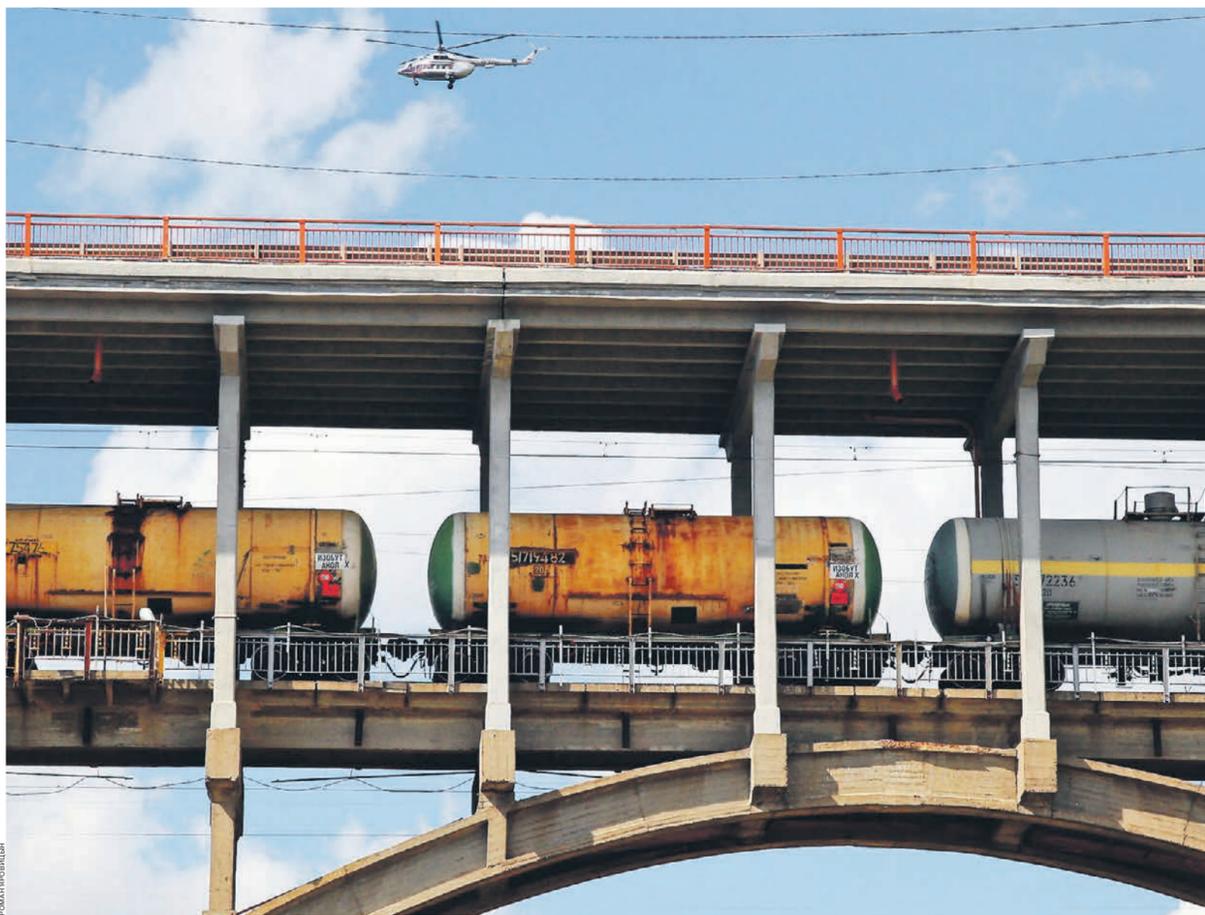
# Антимонопольные горки

— госрегулирование —

В текущем году сразу в двух конкурентных сегментах транспортного рынка появилась угроза возобновления государственного регулирования. Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России стала подзревать, что собственники грузовых вагонов и стивидорные компании, занимающиеся перевалкой грузов в морских портах, необоснованно завышают цены на свои услуги, что подрывает экономику железной дороги как участника логистической цепочки. И от этого страдают грузовладельцы, которые не могут воспользоваться стимулирующими скидками к тарифам, предоставляемым железнодорожной монополией для увеличения грузопотока.

В середине июля ФАС представила на общественное обсуждение «Методику определения монопольно высокой или монопольно низкой цены товара при предоставлении вагонов для перевозок грузов». Примерно в это же время на портале раскрытия проектов нормативно-правовых актов ФАС опубликовала уведомление о разработке аналогичной методики «по вопросу установления тарифов на услуги по погрузке и выгрузке, хранению грузов и услуги буксиров в морских портах РФ», однако сам проект документа службой до сих пор не опубликован. Сроки общественного обсуждения обоих проектов приказов ФАС уже истекли, но в каком состоянии эти документы сейчас и какая работа над ними ведется — неизвестно. Антикоррупционная экспертиза проекта приказа ФАС, касающегося вагонов, была завершена 23 июля, и с тех пор, как сообщили «Б» в пресс-службе ведомства, проект находится «на доработке». Что именно планируется изменить и доработать, в ведомстве «Б» не уточнили.

Участники рынка — как портового, так и железнодорожного — оказались застигнуты врасплох. Благодаря уходу государства от ценового регулирования в портах частные инвесторы вложили миллиарды долларов в инфраструктуру морских терминалов, окупаемость которых порой напрямую увязана с величиной тарифной ставки на услуги и свободой по ее установлению. В случае возникновения претензий контр-



ольных органов и вмешательства чиновников в тарифную политику компании под угрозу будут поставлены долгосрочные инвестиционные обязательства и кредитные соглашения. Это приведет к сокращению инвестиций в отрасль, заявили в Ассоциации морских портов России. Тогда как прежний режим «мониторинга» вместо «регулирования» цен позволил стивидорам существенно нарастить мощности по перевалке экспортно-импортных грузов во всех морских бассейнах страны.

### Пугало от инвестиций

Тем не менее ФАС уже начала претворять свои идеи в жизнь и возбу-

дила дела по признакам нарушения антимонопольного законодательства в отношении девяти стивидорных компаний, из которых уже признала нарушившим закон о конкуренции ООО «Приморский торговый порт» (ПТП, входит в группу НМТП). Оператор нефтеналивного терминала с годовым грузооборотом почти 60 млн тонн признан виновным в установлении и поддержании монопольно высокой цены на услуги по перевалке нефти. Служба выдала ПТП предписание, согласно которому стивидор должен ограничить рост ставки за перевалку к предыдущему году лишь в пределах уровня инфляции. В про-

тивном случае ФАС угрожает порту возвратом прямого государственного регулирования тарифов.

Решение ФАС о возврате к тарифному регулированию портовой отрасли было встречено в штыки не только участниками рынка, но и представителями Минтранса. Глава министерства Максим Соколов заявил, что это приведет к потере инвесторов и закрытию ряда промышленных проектов. По мнению министра транспорта, вмешательство государства в отрасль путем регулирования тарифов на услуги стивидорных компаний может привести к непредсказуемым последствиям. «Ни одна попытка ФАС или ФСТ устано-

вить долгосрочный тариф, где бы то ни было, не увенчалась успехом. Если будет такая неопределенность, то, соответственно, риски инвесторов повышаются многократно и мы уже не будем иметь такого интереса инвесторов», — рассказывал в интервью «РИА Новости» Максим Соколов.

По мнению главы Минтранса, отток инвесторов приведет к заморозиванию развития объектов морской инфраструктуры портов, что, в свою очередь, обусловит «закрытие» экспортной базы, которая генерируется внутри страны. «Ряд проектов по разработке полезных ископаемых, угля, нефти, стали, чугуна, проката просто не будет реализо-

ван, потому что не будет возможности нормально через морские порты вывезти их на те рынки, для которых они предназначены как экспортная продукция», — отметил Максим Соколов.

Эксперты Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) подсчитали, что 2017–2020 годах в случае введения ценового госрегулирования в портах, даже при сохранении существующих объемов государственных инвестиций, доля частных вложений вернется на уровень 2010–2013 годов и не превысит 50% от общего объема. Таким образом, портовая сфера потеряет более 140 млрд руб. частных денег, считают эксперты. Негативные последствия ожидают и бюджеты всех уровней — общий объем выпадающих в связи со снижением прибыли стивидорных компаний налогов составит более 30 млрд руб.

По мнению представителей стивидорной отрасли, портовые компании России вынуждены конкурировать с нерегулируемым сегментом стивидорных компаний стран СНГ и Прибалтики, что возможно только за счет масштабного инвестирования в развитие собственных портовых мощностей. Введение же государственного регулирования в конкурентную портовую отрасль, ограничение расчетов и установление цен в мировых валютах, жесткая привязка к нестабильной национальной валюте приведут к остановке практически всех инвестиционных портовых проектов РФ, считают эксперты ИПЕМ.

«Все действия по жесткому регулированию портовой отрасли характеризуются пересмотром ранее реализуемых правительством и ФАС позиций по исключению портов из перечня естественных монополий, что позволило привлечь инвестиции в инфраструктурную портовую отрасль, которая характеризуется большим объемом инвестиций для развития и большим сроком их окупаемости», — рассказал «Б» источник в отрасли. При этом результатом ранее намеченных и реализованных государственных целей по предоставлению доступа российским стивидорным компаниям на мировые рынки стивидорных услуг является рост объемов перевалки грузов в портах РФ. с18

## «Переносить решение вопроса локомотивов — это все равно что откладывать визит к зубному врачу»

— мнение —

В совете потребителей по вопросам деятельности ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), имеющем совещательный голос при правительстве, представлены все участники перевозок по железной дороге, за исключением представителей самой железнодорожной монополии. О том, как удастся соотнести между собой противоречивые интересы участников рынка и выработать общую экспертную позицию для реформирования отрасли, в интервью «Б» рассказал председатель совета Илья Южанов.



— Вы возглавили совет потребителей услуг ОАО РЖД более чем полгода назад. Насколько вам уже удалось «принять управление» этим необычным госорганом? Какие главные задачи сегодня на повестке дня?

— Я пришел не на пустое место. Из всех советов потребителей при естественных монополиях и при правительственных комиссиях этот совет исторически был самым работоспособным и эффективным. Мне досталось очень организованное хозяйство с высокопрофессиональной командой.

Задачи совета описаны в правительственных документах, в частности, в распоряжении правительства. Их главный смысл — выразить мнение потребителю услуги естественной монополии. Подчеркну: не железнодорожного транспорта в целом, а естественной монополии,

именно с этим связаны основные особенности. Если бы это был, например, автомобильный транспорт, то причин для вмешательства государства, наверное, не возникло: все решалось бы в процессе здоровой конкуренции, рынок себя регулировал. На железнодорожном транспорте мы имеем сильный естественно-монопольный блок, каковым является ОАО РЖД, в отрасли присутствуют государственное регулирование, и здесь же мы видим переплетение интересов многочисленных клиентов железной дороги, составляющих целые отрасли экономики. Отдельно стоит пассажирский блок, включаяший вопросы и дальних, и пригородных перевозок.

Совет, будучи совещательным органом при правительственной комиссии по транспорту, которую возглавляет вице-премьер Аркадий

Дворкович, должен давать свои рекомендации и экспертизу с точки зрения именно потребителей. Речь идет опять же не об «экспертизе вообще» — для этих задач существуют Минтранс, Минэкономики, эта работа по плечу крупным научным институтам. Наш совет — это всего 16 человек, вокруг которых, быть может, сотня экспертов, формирующих сегодня нашу аналитическую команду. Мы не способны заменить собой подобные мощные структуры, поэтому наша функция — давать экспертизу глубоко с точки зрения клиентов естественной монополии. Помимо этого, естественно, это определенный важный срез состояния отрасли, который получает правительство, анализируя ситуацию в экономике.

— И все же какие конкретно вопросы для совета потребителей ОАО РЖД сегодня самые актуальные?

— Их много. Это и тарифные вопросы, и анализ инвестпрограммы монополии — это два, наверное, важнейших вопроса нашего совета.

Плюс к тому нам постоянно рассылаются многие правительственные поручения, которые направляются в различные министерства и ведомства, и, через запятую, в совет потребителей. У меня уже сложилось ощущение, что мы работаем как «мини-орган исполнительной власти»: к нам приходят документы со сроками исполнения — министерства нам начинают писать, звонить: дайте ваше мнение, дайте данные, информацию, экспертизу...

— И насколько это часто происходит?

— Очень часто. Может быть, иногда даже чаще, чем совет в состоянии переработать. Нужно понимать, что совет — это не юридическое лицо, у нас нет ни бюджета, ни штатного расписания. Мы живем в известном смысле как общественная организация, но никаких взносов нам тоже никто не

платит. Есть только добрая воля членов совета, за которыми, как правило, стоят или общественные организации, такие как «Опора России», ПТП РФ, РСПП, или крупные частные компании, которые могут найти у себя какое-то финансирование и привлечь экспертов. Так что совет работает

в полном смысле на общественных началах, и мы не можем тягаться по своим возможностям ни с научными институтами, ни с министерствами и ведомствами. Но по факту получается, что в силу правительственных поручений мы должны работать наравне с ними. с19

WWW.TRANSOIL.COM

**ТРАНСОЙЛ**  
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГРУППА



● БОЛЕЕ 10 ЛЕТ НА РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
● СОВРЕМЕННЫЙ ПАРК ВАГОНОВ-ЦИСТЕРН ● РАЗВИТАЯ ФИЛИАЛЬНАЯ СЕТЬ  
● СОБСТВЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРНО-СЕРВИСНАЯ ПЛАТФОРМА