

железнодорожный транспорт

Игра в монополию

В железнодорожной отрасли разгорелась нешуточная дискуссия, вызванная очередной попыткой реформирования рынка. ОАО РЖД хочет сохранить за собой монополию и рассчитывает в ближайшую пятилетку повысить собственную доходность за счет долгосрочных тарифов. Но такая модель не устраивает операторов, которые уже много лет ратуют за либерализацию рынка перевозок.

— теория и практика —

Последние полгода любая дискуссия на железнодорожном рынке сводилась к обсуждению Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок (ЦМР). Все логично: ЦМР — ключевой документ, определяющий вектор развития железнодорожной отрасли, на его основе осуществляется реформирование отрасли. Вот только сейчас рынок вынужден существовать без этого жизненно важного ориентира, потому как «срок годности» предыдущей модели рынка истек еще в 2015 году. Пусть эта модель и не была на 100% реализована, как отмечают участники рынка, но жить дальше без внятной «дорожной карты» реформ становится и вовсе невозможно.

Владычица дорог

Весной Минэкономики подготовили новую версию ЦМР. Документ рассчитан до 2020 года, и, по сути, все изложенные в нем предложения не раз высказывались министерством. Минэкономики выступило за разделение перевозочных и инфраструктурных функций (в том числе введение раздельного учета), либерализацию рынка локомотивной тяги путем запуска 10–20 пилотных проектов по внедрению конкуренции среди перевозчиков на маршрутах, выделение локомотивной составляющей в тарифе. Кроме того, министерство предложило перейти на долгосрочные тарифы и пересмотреть «Прейскурант 10–01», финансировать содержание инфраструктуры за счет тарифа, а экономически эффективные проекты — за счет ОАО РЖД. Такая модель вполне устраивала операторов, но только не монополию.

У ОАО РЖД свое видение того, как должна выглядеть железнодорожная отрасль в ближайшие десять лет. Монополия составила и направила в Минэкономики ряд своих предложений, которые существенно отличаются от того, что представляло ранее министерство. Так, монополия предлагает продлить срок ЦМР до 2025 года и реализовать ее в два этапа. На первом этапе, который продлится пять лет, ОАО РЖД сохранит статус монопольного владельца инфраструктуры и перевозчика и будет работать над повышением собственной эффективности.

По сути, речь идет о том, что с рынком не произойдет никаких изменений, разве что ОАО РЖД перейдет на долгосрочные тарифы. Впрочем, госкомпания и Минэкономики не пришли к единому мнению по этому вопросу: монополия настаивала на том, чтобы тариф был выше инфляции хотя бы на 1%, министерство считает, что он должен быть на уровне инфляции. До 2020 года ОАО РЖД рассчитывает сократить удельные затраты и снизить степень кросс-субсидирования между классами грузов (в основном по поясам дальности).

Конкуренция от бедности

Прежде всего госкомпания опасается, что в условиях высокой конку-



Планы государства по реформированию отрасли выходят из тени

ренции у ОАО РЖД может возникнуть серьезный дефицит с финансированием инфраструктуры (около 100 млрд руб.), связанный прежде всего со снижением доходной ставки компании по перевозкам грузов. По словам начальника департамента управления бизнес-процессами ОАО РЖД Андрея Тонких, ежегодно доходная ставка снижается на 3,5%, поскольку основные грузопотоки направлены на экспорт, а средняя дальность существенно возросла.

Кроме того, изменилась структура перевозимых грузов в сторону низкодоходных. Сейчас на сырьевых рынках порядка 60% — это уголь, руда и другие массовые грузы низкой стоимости. Также серьезное влияние на уровень средней доходной ставки, по мнению ОАО РЖД, оказало изменение регуляторной среды в нефтеперерабатывающей промышленности (так называемый налоговый маневр). Но, например, расшивку узких мест монополия хочет осуществлять за счет выгодыпробратателей — грузопользователей или государства. То же самое и с малодельными линиями, считают в ОАО РЖД: их надо либо закрывать и тем самым сократить затраты компании, либо вести переговоры с государст-

вом или производителем, который готов взять на себя расходы по содержанию этих линий.

На втором этапе в первые три года ОАО РЖД может рассмотреть разделение инфраструктуры и перевозочной деятельности в дочерние общества, не исключая возврата к модели «перевозчик с вагонами» (сегодня вагоны предоставляются независимыми операторами, тогда как монополия оперирует инфраструктурой и локомотивами). Только после этого в перспективе ОАО РЖД готово подумать о создании условий для развития конкуренции и либерализации перевозочной деятельности.

Но если ОАО РЖД удастся еще на первом этапе сократить дефицит денежных потоков и повысить собственную эффективность, о втором этапе программы реформ можно забыть. По словам старшего вице-президента ОАО РЖД Сергея Мальцева, сейчас основные нестыковки с Минэкономики связаны прежде всего с проведением пилотного проекта по внедрению перевозчиков на первом этапе, что, по его мнению, сократит маржинальность перевозчика и усугубит финансовое положение компании.

Примечательно, что в предыдущей версии ЦМР монополия декларировала невозможность отделения инфраструктуры от перевозок прежде всего по технологическим причинам, но анонсировала готовность

вести изолированную учетную политику по доходам и расходам по каждому виду деятельности. Ранее также говорилось о возможном появлении альтернативных перевозчиков только на отдельных участках сети — незагруженных тупиковых линиях на 200–700 км, хотя в эффективности такого способа организации конкуренции на рынке локомотивной тяги руководители компании публично сомневались.

Не все согласны

Большее всех позиции ОАО РЖД не устраивает частных операторов подвижного состава, которые планировали, пусть и в отдаленном будущем, прибавить к своим вагонам локомотивы и стать полноценными перевозчиками грузов. Сразу несколько собственников вагонов, пожелавших остаться неназванными, заявили „Ъ“, что предложения ОАО РЖД «фактически исключают возможность развития конкурентного сектора железнодорожного транспорта, в том числе проведения экспериментов по допуску на инфраструктуру независимых перевозчиков, ограничивают компетенцию государственных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта».

Формально обязательным является только первый пятилетний этап реформы, в течение которого укрепляется монопольное положение

госкомпании и происходит перенастройка тарифов, гарантирующая окупаемость вложений в перевозочный бизнес, говорит источник „Ъ“ среди операторов. По существу, отмечает он, в качестве участников рынка грузовых железнодорожных перевозок рассматриваются только само ОАО РЖД и его дочерние общества.

Директор по правовым вопросам «Трансойла» Артем Колбинцев говорит, что взгляд ОАО РЖД на конкуренцию железнодорожных перевозчиков крайне консервативен, а предлагаемая монополий модель рынка подразумевает, что «все силы должны быть брошены на повышение ее операционной и финансовой эффективности». По мнению руководителя отдела нормотворчества и взаимодействия с органами государственной власти «Трансойла» Светланы Тришиной, представленный Минэкономики вариант ЦМР не идеален ни для одной из сторон. Тем не менее министерству удалось учесть интересы всех участников рынка и продолжить линию, заложенную ключевыми документами по реформе железнодорожного транспорта: создание конкуренции в тех сегментах, где это возможно. «То, что мы сейчас видим (предложения ОАО РЖД по ЦМР — „Ъ“), — это желание РЖД направить все силы на сохранение и расширение влияния в сфере железнодорожно-

го транспорта», — полагает она. Между тем, отмечает госпожа Тришина, мы не говорим о том, что надо делать акцент на локомотивную составляющую — требуется разделение в первую очередь инфраструктуры и перевозочной деятельности, начать нужно хотя бы с операционно-технологического разделения.

Либеральная монополия

Впрочем, некоторые предложения ОАО РЖД нашли и позитивный отклик у операторов. Например, это касается привлечения частных инвестиций в обновление локомотивов (правда, здесь собственники негодуют по поводу того, что локомотивная тяга будет использоваться исключительно монополией) и сохранения технологии организации перевозок собственными поездными формированиями (СПФ). При этом в СПФ предлагается ввести обязательную унификацию требований, что, по мнению операторов, может иметь негативные последствия, так как не позволит учитывать местные особенности организации технологического взаимодействия грузоотправителей и операторов подвижного состава.

Основной посыл операторов сводится к тому, что ОАО РЖД должно прекратить практику смешивания инфраструктурной и перевозочной деятельности. Тогда в условиях конкуренции в перевозочном сегменте каждый перевозчик будет нести общестетевые расходы — это расходы естественной монополии. Все компании, которые намереваются эксплуатировать свои вагоны на путях общего пользования, будут обязаны платить за доступ на инфраструктуру монополисту согласно утверждаемому тарифному прейскуранту, что позволит, в свою очередь, ОАО РЖД существовать и поддерживать сеть в пригодном к эксплуатации состоянии. В таком случае тарифы будут формироваться более прозрачно и у участников рынка больше не возникнет вопросов к ОАО РЖД о том, как и из чего они состоят.

Глава агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров считает, что ОАО РЖД будет всячески лоббировать свой вариант ЦМР, поскольку от этого во многом зависит будущая доходность компании. На данный момент монополии куда проще снять с себя ответственность и заняться операторами, нежели, к примеру, пересмотреть тарифные прейскуранты. Кроме того, добавляет аналитик, не стоит забывать, что сегодня ОАО РЖД имеет серьезный лоббистский ресурс в Федеральной службе по тарифам, поэтому компания крайне не заинтересована в каком-либо перераспределении рынка. Правда, участники рынка согласны с ОАО РЖД в части того, что простое выделение локомотивной составляющей в тарифе не усовершенствует тарифную систему. Для этого необходимо учетное разделение инфраструктурной и перевозочной деятельности, но в ОАО РЖД это видят лишь в отдаленной перспективе.

Елизавета Деревянко

Антимонопольные горки

— госрегулирование —

С17 Таким образом, остается неочевидным обоснование и причины введения жесткого регулирования портов РФ со стороны ФАС на фоне исторического роста объемов перевалки грузов в портах РФ и привлечения частных инвестиций в данную отрасль экономики РФ. «Попытки ФАС вмешаться в наиболее конкурентные сферы могут привести к самым негативным последствиям. Сейчас они ведут себя как слон в посудной лавке, и рынок напряженно ожидает, к чему все это приведет, и готовится к ответным действиям», — рассказывает собеседник „Ъ“ в стивидорной отрасли.

Непроторенным путем

Железнодорожные операторы столкнулись с ценовым госрегулированием впервые в своей истории. Институт операторов, созданный в ходе структурных реформ на железнодорожном транспорте, формировался как рынок со свободным ценообразованием и до сих пор считался высококонкурентным — на нем действует больше 2 тыс. организаций.

Частные операторы подвижного состава отмечают, что этот бизнес не требует дополнительного регулирования — это доказывает динамика цены на предоставление вагона. «Если проводить оценку изменения стоимости транспортировки грузов железнодорожным транспортом, то очевидно, что тарифы ОАО РЖД на перевозку грузов с момента создания «Прейскуранта №10–01» неизменно росли, увеличившись к настоящему времени примерно в 3,5 раза относительно 2003 года, в то время как вагонная составляющая

за последние восемь лет снизилась примерно в 1,5 раза», — констатирует генеральный директор группы Globaltrans Валерий Шпаков, делая вывод, что на фоне сохранения высокой тарифной нагрузки в цене перевозимой продукции наблюдается снижение стоимости услуг операторов. «В целом по рынку ставки предоставления полувагонов в третьем-четвертом кварталах подорожали, но по-прежнему не позволяют многим игрокам качественно обслуживать свои долги и покрывать эксплуатационные расходы. Рост идет с очень низкой базы, ведь до этого мы наблюдали длившееся больше двух лет падение, когда ставки снижались более чем в четыре раза», — отмечает он.

СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» (объединяет 28 крупнейших операторов грузовых вагонов), проведя в августе независимую экспертизу проекта методики ФАС, обнаружил в документе ряд коррупциогенных факторов, таких как принятие нормативно-правового акта за пределами компетенции регулятора, различные нормативные коллизии и юридическая неопределенность. По мнению членов партнерства операторов, принятием методики государство необоснованно расширяет предусмотренные законом полномочия ФАС, а сама методика неприменима для контроля требований антимонопольного законодательства.

В расчете нормативной стоимости эксплуатации вагонов за основу некорректно принимается аналог арендной ставки, считают в сообществе операторов, не в полной мере учитываются расходы операторов по оперированию парком, включая стоимость привлечения капитала, проигнорированы

специфика деятельности операторов и особенности конкретных перевозок. В результате применения изначально неверной методологии расчета основные параметры экономики операторского бизнеса оказываютсякратно занижены, делают заключение участники рынка.

Конкуренция по нормативам

Опубликованный проект методики вызвал полное непонимание у отраслевых экспертов как по сути, так и по выбранным критериям оценки «монопольно высоким» и «монопольно низким» цен на услуги операторов. Доцент МИИТА Фарид Хусаинов отмечает, что в документе наряду с методологическими спорными положениями (например, о сопоставимых товарных рынках) содержится ряд положений теоретического характера, которые «выглядят довольно сомнительно» с точки зрения экономической науки.

Под «монопольно высокой ценой» в проекте документа понимается ее превышение над суммой «необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли», цитирует проект методики господин Хусаинов. «В основе этого определения лежит представление авторов документа о том, что именно регуляторы могут и вправе определять „необходимые“ расходы и „необходимую“ прибыль частной компании, работающей на конкурентном рынке», — говорит он. По мнению эксперта, если на рынке оперирования существует конкуренция и отсутствует «естественная монополия», то никакие регуляторы не должны вмешиваться в работу хозяйствующих субъектов и пытаться определить «необходимые» прибыли и расходы.

Он добавляет, что, согласно проекту методики, ФАС предлагает последовательно сравнивать фактические ставки операторов с некими «нормативной» и «конкурентной» ставкой. В первом случае ставка будет определяться через нормативы суточного пробега вагона, а не по фактическому пробегу, а «конкурентная» ставка должна быть получена с «сопоставимого рынка», причем разброс между сравниваемыми ставками не должен превышать 10%. Ценовой механизм тем эффективнее, чем меньше его работе мешает государство, это прописная истина, напоминает Фарид Хусаинов, а «регуляторы хотят, чтобы естественные колебания были уложены в прокрустово ложе диапазона плюс-минус 10%».

Клиенты не проливают

Категорически против инициативы ФАС выступают и сами грузовладельцы, которые, как оказалось, совершенно не требуются вмешательство государства в их взаимоотношения с операторами вагонов. «Возможность снижать стоимость использования полувагонов позволила новым операторским компаниям выйти на рынок в период профицита подвижного состава и конкурировать с крупными игроками, такими как ПГК и ФГК, за грузовую базу массовых грузов», — рассказал „Ъ“ представитель крупного промышленного холдинга, использующего для транспортировки своей продукции универсальные полувагоны. Введение же ценового госрегулирования на услуги предоставления грузовых вагонов приведет к исключению рыночных механизмов, которые позволяли грузоотправителям снижать свои транспортные издержки в

период профицита полувагонов и одновременного падения цен на груз, отмечает он.

Вопреки очевидной для любого грузовладельца заинтересованности в снижении цен на перевозку грузов, клиент железной дороги подчеркивает, что нынешний рост операторских ставок в стратегическом плане крайне позитивное явление, которое позволяет участникам рынка и промышленным предприятиям прогнозировать рыночную ситуацию на необходимую глубину. Как поясняет свою позицию собеседник „Ъ“, «при нарушении рыночных механизмов регулирования рынка полувагонов, то есть введении жесткого государственного регулирования, будет нарушаться инвестиционный процесс производства, покупки и предоставления полувагонов, что будет приводить к дисбалансам требуемого подвижного состава и нарушениям во всей транспортной цепочке».

Самым неприятным для грузоотправителей станет необходимость снова всерьез озаботиться вопросами «транспортной безопасности» своих предприятий, о чем они уже успели забыть за последние восемь лет, и самостоятельно закупать подвижной состав. Такие вынужденные действия в условиях невозможности привлечения дешевых финансовых инструментов ухудшат и без того непростую финансовую ситуацию и увеличат закредитованность промпредприятий. «Грузоотправители будут вынуждены отвлекать денежные средства из основного бизнеса и инвестировать в непрофильный, сокращая собственные производственные и социальные программы», — опасается представитель крупного промышленного холдинга.

Вероника Смирнова