

железнодорожный транспорт

Ручная цена

Весь 2017 год операторы работали в обстановке возможного введения ручного управления доходностью предоставления вагонов. Эти опасения достигли кульминации к концу года, когда Федеральная антимонопольная служба (ФАС) в канун тарифных решений на 2018 год начала бомбардировать рынок радикальными предложениями. Но преуспела она в сдерживании тарифов лишь одного оператора — Федеральной грузовой компании (ФГК), на которую последовательно оказывала давление, упирая на ее интегрированность в ОАО РЖД. Тем самым ФАС, по мнению экспертов, сослужила рынку дурную службу, создав неравные правила игры для одного из рыночных игроков и выделив сегмент искусственно дисконтированного парка.

— государственное регулирование —

Обоснование цены

В течение 2017 года на фоне благоприятной ценовой конъюнктуры и восстановления рынка перевозок участились попытки государства ввести ценовое регулирование в конкурентном секторе оперирования подвижным составом. Наиболее последовательного курса на административное снижение ставок предоставления вагонов придерживалась ФАС. Квинтэссенция позиции службы содержалась в кратком предложении в письме ее руководителя Игоря Артемьева в правительство 22 октября 2017 года. Он писал: «Модель реформирования рынка перевозок, при которой парк вагонов был отделен от ОАО РЖД, должна быть пересмотрена». В дальнейшем и до этого ФАС прямо не выступала против реформы как таковой, но всегда придерживалась позиции о том, что цены, выходящие за «экономически обоснованный уровень», должны быть снижены до уровня себестоимости с некоторой премией — видимо, по аналогии с тарифной моделью «затраты плюс» для естественных монополий.

Эпопея с установлением экономически обоснованных цен на предоставление вагонов тянется вто-

рой год. За это время рынок от точечной ставки предоставления полувагона в 500 руб., порой доходившей до 350 руб., и тотального профицита перешел к состоянию дефицита и ставке в 1,5 тыс. за полувагон в сутки. ФАС же все чаще называет рыночным ориентиром ставку, предусмотренную преysкурantom 10–01 для инвентарного парка ОАО РЖД (17,5% от тарифа на перевозку — сегодня порядка 1150 руб.). Не то чтобы этого ориентира не было раньше — так, выставив в марте 2016 года ФГК поведенческие условия сделки по аренде парка «УВЗ-Логистик», служба требовала уведомлять ее не только о скачке цены на 7,5% и выше к среднеквартальной, но и о каждом превышении цены преysкуранта. Потом требование отчитываться за подъем цены на 7% попытались распространить и на других операторов, а ФАС вслед за поручением курирующего вице-премьера Аркадия Дворковича рассчитывать предельно допустимый уровень транспортной составляющей для разных грузов начала разрабатывать методику определения монопольно высокой и монопольно низкой цены вагона.

Но первая попытка ФАС ввести для рынка ценовые границы закончилась неудачей. В сентябре 2016 го-



Попытки введения ценового регулирования на конкурентном рынке приводят его к дисбалансу

ру Путину, обратив внимание президента на то, что ФАС «инициирует мероприятия, направленные на усиление государственного вмешательства в деятельность операторов, введение государственного ценового регулирования рынка услуг предоставления вагонов». Президент поручил своему помощнику Андрею Белоусову установить, насколько обоснованы действия ФАС, после чего на некоторое время ажиотаж спал.

«Рынок услуг по предоставлению вагонов создавался как рыночный институт», — говорит гендиректор Института проблем естественных монополий Юрий Саакян. — Поэтому предложения ФАС по регламентированию экономически обоснованной цены операторских услуг неверны. Логично с помощью инициатив ФАС создавать преимущественно рыночные стимулы для ограничений роста цен, а не вводить госрегулирование».

Но «экономически обоснованная цена вагона» продолжает настойчиво возникать в документах ФАС, а порой и в правительственных распоря-

жениях. В конце прошлого года служба подготовила, но не провела через правительство проект распоряжения, в котором ОАО РЖД и Минтранс поручалось «принять исчерпывающие меры для приобретения необходимого парка грузовых вагонов, обеспечивающего вывоз всех заявленных к перевозке грузов по экономически обоснованным ценам с учетом роста спроса в условиях восстановления экономического роста». Также от компании требовалось «обеспечить снижение не менее чем на 12% средних ставок на услуги по предоставлению вагонов в 2018 году по отношению к соответствующим ставкам, сложившимся в 2017 году, в том числе за счет развития электронной торговли площадкой по перевозке грузов».

Привести цену к «экономически обоснованному уровню» ФАС требовали и от смежного сегмента — стивидорного. По мнению службы, обоснованной является цена портовых услуг конкретного терминала в год ее дерегулирования (как правило, 2013–2014 годы), проиндексированная на величину инфляции. Такой пункт в 2017 году включался в большинство предписаний об устранении нарушения монопольного характера, а также выставлялся как обязательное условие одобрения сделок, например по выкупу «Транснефтью» у группы «Сумма» половины контрольного пакета НМТП или по покупке ГК «Дело» доли основателей Global Ports.

На регулирование цены была направлена и другая инициатива ФАС — по созданию резерва вагонов. Докупить парк для решения проблемы локального дефицита Игорь Артемьев предложил в октябре 2017 года. В условиях неудовлетворенного спроса на вывоз угля, щебня, рыбы, зерна, контейнерных и других грузов, писал он, «считаем целесообразным на корпоративном уровне принять решения по закупке подвижного состава на баланс ОАО РЖД в виде резервного парка».

«Данный резерв в сегментах полувагонов, платформ, зерновозов, цементовозов, рефрижераторном и других типах подвижного состава может быть задействован в период пикового спроса на перевозки с целью 100-процентного удовлетворения спроса на перевозки грузов в условиях восстановления экономического роста», — писал в октябре господин Артемьев. Обсуждения наличия или отсутствия необходимости во введении резервного парка и способа его обеспечения после этого не утихали: звучали предложения закупить резервный парк на баланс Союза операторов железнодорожного транспорта, решить проблему вывоза социально значимых грузов через предоставление приоритета грузополучателям, а ОАО РЖД предлагало, не меняя существующих правил игры, увеличить парк ФГК и за счет высокой доли удерживать цену на рынке на низком уровне. Отметим, что, признав ФГК (доля рынка оперирования — 24%, а после возврата из аренды парка «УВЗ-Логистик» — 18%) виновной в коллективном доминировании на этом рынке, ФАС не привела ни доказательства коллективного характера доминирования, ни обрисовала этот «коллектив».

Поскольку использование резервного парка предполагается только в пиковые сезоны перевозок, в остальное время он, скорее всего, будет находиться в отстое и его содержание будет убыточным, говорит собеседник „Ъ“ на рынке, при этом не понятно, кто должен финансировать его покупку. По его мнению, операторы не захотят брать на себя такую ответственность без каких-либо ответных гарантий со стороны государства. Логично, если единственным бенефициаром резервного парка выступит ОАО РЖД либо

его дочерние общества, и то лишь при условии компенсации затрат из бюджета, считает собеседник „Ъ“.

Пока обсуждение резервного парка не увенчалось никакой директивой. По итогам совещания 5 декабря у Дмитрия Медведева появилось поручение рассмотреть «возможность, сроки и параметры создания резервного парка» до 15 апреля 2018 года. Вслед за этим 15 декабря ФАС в своем предписании по антимонопольному делу поручила ОАО РЖД до 1 апреля разработать и согласовать с ней правила работы резервного парка для покрытия дефицита, а к июлю обеспечить, в том числе за счет закупки вагонов, вывоз всех предъявленных к перевозке грузов.

О спот, ты — мир!

Второй лейтмотив нормотворческой деятельности ФАС — развитие электронных торгов вагонами. Изначально, в 2016 году, когда служба активно занималась созданием Совета рынка, электронная торговая площадка мыслилась как всеохватный оптовый рынок, где торгуют обезличенными вагонами, которые доставляют потребителям по модели «Яндекс.Такси». Но создание Совета рынка было отложено на неопределенный срок, тогда как электронная торговая площадка (ЭТП), созданная ОАО РЖД, начала активно функционировать с 2017 года.

Предписаниями, выданными ОАО РЖД и ФГК в декабре 2017 года, ФАС обязала ФГК вывести на эту площадку 50% своего парка полувагонов, сейчас ФГК оспаривает это предписание. А от ОАО РЖД к февралю ФАС требовала обеспечить реализацию экономических стимулов для операторов к размещению предложений по предоставлению полувагонов на ЭТП «по сравнению с иными способами подачи заявок на предоставление полувагонов».

Но пока ЭТП не отвечает всем пожеланиям ФАС, не образуя ценовой ориентир для рынка и не становясь существенной альтернативой системе долгосрочных контрактов. Как отмечал в февральском письме в службу глава «Опоры России» Александр Калинин, проси снять требование о выводе на ЭТП половины парка полувагонов ФГК, такой альтернативой она не является, поскольку долгосрочные договоры между грузоотправителями и собственниками подвижного состава необходимы в силу нюансов процесса перевозки железнодорожным транспортом и производственного цикла предприятий. В данный момент горизонт доступной к заключению на ЭТП сделки ограничен 45 днями — таков предел срока действия заявки на грузоперевозку, которая автоматически оформляется после того, как грузоотправитель выбрал на площадке подходящего оператора. По мнению Юрия Саакяна, часть долгосрочных контрактов может перейти на биржу, но только «при существовании регуляторном ограничении возможности заключения прямых договоров и доработки функционала ЭТП».

Попытки обязать весь рынок работать только через ЭТП пока не увенчались успехом. В декабре ФАС предложила не поднимать общий тариф на перевозку грузов на 1,5%, а заменить это повышение дополнительной индексацией (на 7,3%) тарифа на порожний пробег вагонов. Это переключалось с поручениями премьеры от 5 декабря, где предлагалось рассмотреть возможность повышения тарифа на порожний пробег вагонов, заключение договоров на предоставление которых проходило за пределами ЭТП. Эта инициатива вызвала большое недовольство у операторов как попытку регулировать бизнес в конкурентном сегменте и как дискриминирующая мера в отношении владельцев специализированного подвижного

состава, не имеющего возможности идти с обратной загрузкой. К тому же введение такого штрафа лишь побудило бы владельцев вагонов стоять в ожидании попутного груза, чтобы не нести дополнительные затраты, так что собираемость необходимой для ОАО РЖД суммы в полном объеме (26 млрд руб.) вызвала законные сомнения. Эта неожиданная инициатива не нашла отражения в итоговых тарифных документах: 1,5% дополнительной индексации применили к общему тарифу. Подобной неритмичностью решений службы, внезапной сменой ее концептуальных подходов характеризовался весь 2017 год.

«Для нормального развития рынка предоставления вагонов переход на использование ЭТП должен происходить добровольно», — говорит Юрий Саакян. «Принудительный вывод операторов на ЭТП в условиях дефицита подвижного состава приводит к отвлечению вагонов от долгосрочных контрактов», — говорит собеседник „Ъ“ в отрасли. — При этом не понятно, как оператору, например, подходить к переводу части вагонов на спот, если у него они переданы в долгосрочные контракты разным собственникам: по какому принципу кого-то лишать вагонов?» ЭТП должны быть множественными и добровольными, полагают в Первой тяжеловесной компании (ПТК). «Электронные торги», — говорят в ПТК, — это один из инструментов на рынке перевозок, направленный на повышение доступности транспортных услуг, в первую очередь для спотовых разовых перевозок». В текущем проекте ЦМР (см. стр. 14–15) твердо постулируется, что административное принуждения операторов к выходу на ЭТП не будет.

Невзирая на перемены

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, в 2017 году ФАС осознала, что не располагает достаточными интеллектуальными ресурсами, чтобы регулировать весь рынок оперирования вагонами, и сосредоточилась на отношениях ОАО РЖД и ФГК. С одной стороны, это закономерно, говорит он, а с другой — странно, поскольку вместо формирования общих правил игры ФАС, выдавая предписания только крупнейшему оператору, лишь усугубляет дисбаланс в ставках и дефицит на рынке. Служба упустила момент, говорит он, когда в обстановке сильного профицита вагонов в 2015 году действительно нужно было бдительно следить за тем, чтобы ОАО РЖД не предоставляло необоснованных преференций ФГК. Сейчас, в условиях дефицита, ситуация противоположная: уже создан и увеличивается искусственный разрыв между ценами ФГК и остального рынка, и в доказательство своего соответствия требованиям ФАС ОАО РЖД фактически отказывается от коммерческой деятельности ФГК на рынке полувагонов. «Вопросы, которые сегодня актуальны для рынка перевозок и должны были бы беспокоить ФАС, не исчерпываются ставками оперирования на рынке полувагонов», — говорит эксперт. — Служба могла бы заняться контролем над процессом согласования заявок грузоотправителей, проблемой текущих отцепочных ремонтов, проанализировать взрывной рост цен на грузовые вагоны, а также вернуться к вопросу о скидке на порожний пробег для инновационных вагонов, которая по-прежнему у одних моделей есть, а у других — нет».

По мнению источника „Ъ“ на рынке, ФАС давно стоит обратить внимание на ситуацию с производством грузовых вагонов на предмет оценки злоупотреблений вагоностроителей, а также продавцов промышленного металла, цельнокатаного колеса. Стоимость их продукции зашкаливает, возмущается собеседник на рынке, между тем служба лишь акцентирует внимание на операторах, стоимости услуг которых в том числе зависит от издержек на покупку подвижного состава.

Как замечает господин Бурмистров, «с момента упразднения ФСТ функции, связанные с регулированием тарифов, к сожалению, вопиющие деградировали» — уже который год весь декабрь сохраняется неопределенность с индексацией тарифов ОАО РЖД, в результате чего грузоотправители не могут выстраивать логистическую политику, а экспортеры сталкиваются со сложностями при переговорах с покупателями». В текущем году из-за затяжной тарифной дискуссии индексация тарифа ОАО РЖД в январе проходила в три акта: с 1 по 5 января действовал один коэффициент индексации (2% к 2017 году), с 6 по 24 января — 1,9% и лишь 30–31 января и далее — согласованные 5,4%. ОАО РЖД собирается просить возмещения последствий этих решений, оценивая недополученный доход от них, по данным главы Минтранса Максима Соколова, в 3–4 млрд руб.

Фарит Ишмухамматов



ВАГОНЫ ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

ПЕРВАЯ ТЯЖЕЛОВЕСНАЯ КОМПАНИЯ



ВЕСОМАЯ ПОДДЕРЖКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

25 тс
77 т

27 тс
83 т

WWW.1-PTK.COM