

Мнения экспертов по предложениям ФАС (аренда полувагонов)

Южанов И. А. – сопредседатель Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО:

1. Рост цен на предоставление грузовых вагонов указан некорректно: даны крайние, пиковые ценовые значения. Необходим качественный анализ динамики цен.

2. Также в проверке и расчётах нуждается информация о росте в 1,5 раза за 2 года транспортной составляющей в цене.

3. Совершенно непрозрачно и методологически непонятно утверждение об экономически обоснованном уровне цен на предоставление полувагонов, равном 800 рублям/вагон/сутки.

Данная сфера является не естественно-монопольным, а рыночным сегментом экономики. Цены формируются на основании спроса и предложения.

4. Заявление о том, что рост цен не привёл к росту закупок вагонов, голословно и требует аргументированного подтверждения.

5. Для создания системы прогнозирования баланса вагонного парка совершенно нет необходимости создавать целую организацию – Совет рынка – с неясными функциями и полномочиями.

6. Условия для предложения вагонов существуют. Скорее в России сейчас переизбыток вагоностроительных мощностей, чем их дефицит.

7. Тезис о коренном пересмотре модели функционирования рынка и ж/д транспорта в целом (возвращение парка вагонов в РЖД) весьма провокативен. Здесь требуется архисторожный подход. Скорее сегодня мы имеем дело с негативными результатами незавершенности ранее принятой модели реформирования РЖД.

8. Предложение о закупке вагонов на баланс РЖД голословно. Требуется, как минимум, указание на финансовые источники такой закупки, на предоставление недискриминационного доступа к таким вагонам и т.д.

В целом предложения носят декларативный, слабо аргументированный характер. Их реализация невозможна в краткосрочном периоде.

Подобные вопросы и предложения требуют, как минимум, предварительного подробнейшего обсуждения всеми участниками рынка ж/д перевозок, а также серьёзных бюджетных и политических решений.

Ромашов И. В. - член Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД», председатель Совета директоров ООО «Трансойл»:

По результатам рассмотрения предложений ФАС России по ограничению роста стоимости аренды полувагонов (изложены в письме в Правительство РФ от 20.10.2017 № ИА/72533-ПР/17), имеются следующие замечания и предложения.

Констатируя сложившийся на рынке дефицит полувагонов и рост цен на их аренду (предоставление), ФАС России не приводит анализ предпосылок и причин сложившейся ситуации. Кроме того, в приводимых фактах смешиваются юридически и экономически отличающиеся понятия «аренды» и «предоставления» вагонов, что влияет на корректность выводов и подходов к определению экономически обоснованного уровня стоимости услуг. Вместе с тем, существенное влияние на ситуацию на рынке с дефицитом вагонов и ростом стоимости услуг предоставления оказали:

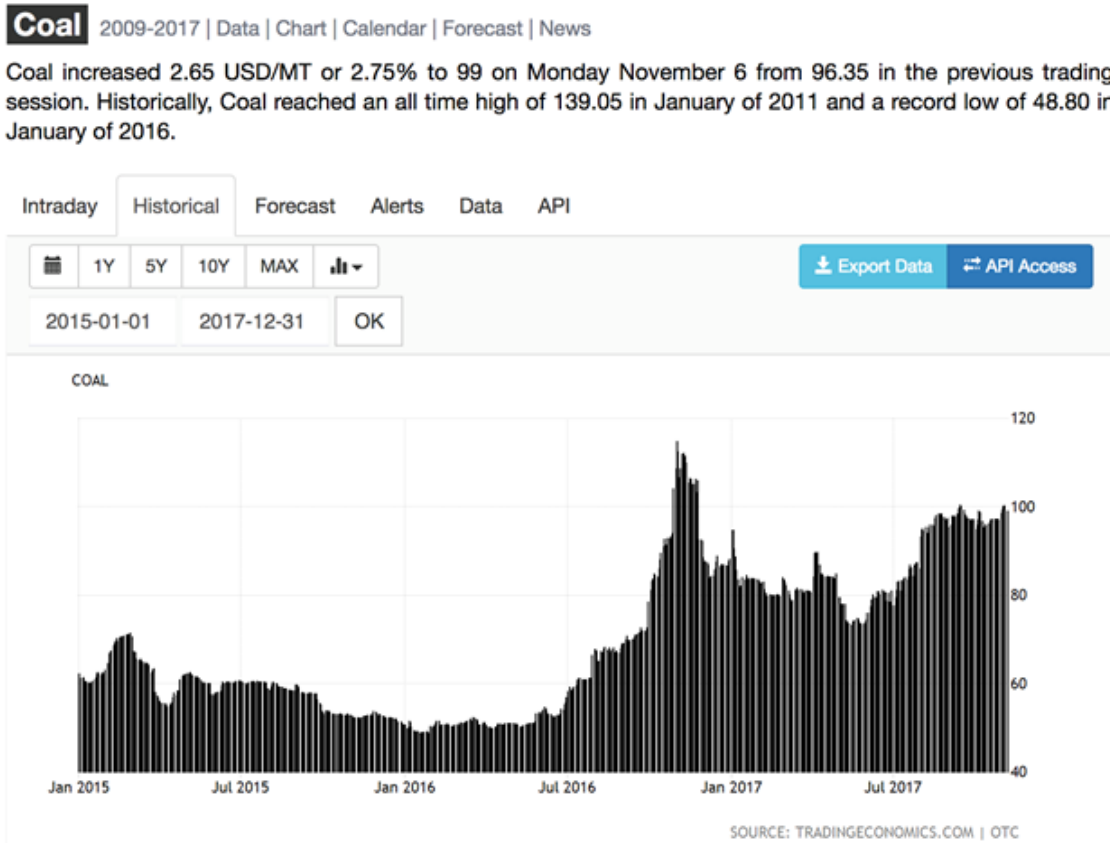
- 1) Проведение политики государства по поддержанию машиностроения, а именно, принятие ряда решений, направленных на списание вагонов с истекшим сроком службы. Как следствие, текущее сокращение количества вагонов на 122 тысячи штук, появление предпосылок для локального искусственного дефицита полувагонов на фоне возросшего объема перевозок отдельных видов грузов.
- 2) Принимаемые регулятором решения в тарифной политике, создающие перекос на рынке, а именно предоставление скидок на использование инфраструктуры для инновационных вагонов. Такие скидки стимулируют практически 100% порожний пробег для инновационных вагонов, что приводит к не вывозу грузов в попутном порожнему направлению движению. С учетом роста доли инновационных вагонов (а их уже порядка 15%), такая тенденция будет возрастать.
- 3) Принимаемые государством, в том числе на международном уровне, решения об изменении подходов к осуществлению ремонта подвижного состава, обязательном оборудовании и переоборудовании различными узлами и деталями, существенно увеличивающими затраты на содержание вагонов (обязательная замена более дешёвых поглощающих аппаратов на эластомерных поглощающие аппараты при плановых видах ремонта, запрет на использование определённого типа оси колесных пар, не зависимо от их технического состояния, установки иных более дорогих запасных частей и тому подобные).
- 4) Рост стоимости содержания вагонов за счет появления новых платных услуг ОАО «РЖД», роста стоимости ремонта, в том числе за счет роста стоимости запасных частей, например, колес цельнокатных, других дорогостоящих деталей, цен на продукцию черной металлургии и угля.
- 5) Очевидные проблемы в управлении парком дочерних компаний-операторов ОАО «РЖД» и компаний-операторов, аффилированных с ним.
- 6) Проблемы инфраструктурного и технологического характера. Считаем, что периодически невывоз грузов связан не с дефицитом полувагонов – есть места, где полувагоны стоят в очереди на погрузку, но из-за проблем с инфраструктурой нельзя осуществить погрузку «just in time». Имеет место снижение уровня маршрутизации грузовых поездов по причине самовольного отказа ОАО «РЖД» в осуществлении перевозок отправительскими маршрутами, а также нехватка локомотивной тяги на отдельных направлениях.
- 7) Недостаточность и ограничение в предоставлении со стороны ОАО «РЖД» операторам информации, необходимой для системного и технологичного управления операторами их парком, не регулируемые государством цены на предоставление информационных услуг, оказываемых монополией (ОАО «РЖД»), в части дислокации вагонов, их погрузки, технического состояния и др.

Ситуация с повышением цены на услуги по предоставлению подвижного состава ФАС России представлена однобоко. ФАС показывает рост цен 2017 года к 2015 году, намеренно не сравнивая динамику «ставок операторов» к 2012-2013 годам (когда ставки были на максимуме). Вагонные ставки росли более низкими темпами, чем ж.д. тарифы по Прейскуранту № 10-01.

ФАС, отмечая в качестве экономически обоснованного уровень цен на предоставление полувагонов, равный 800 руб/ваг/сут, необоснованно и существенно

усредняет его. Затраты на содержание железнодорожного подвижного состава в разных операторских компаниях могут значительно отличаться, что зависит от типа парка, условий его приобретения, учетной политики, технологии управления парком и иных управленческих решений компаний. Приводимые ФАС обобщения базируются на деятельности ОАО «ФГК», рассмотрение правомерности действий которой в рамках возбужденного ФАС России дела по факту нарушения антимонопольного законодательства не завершено.

Вместе с тем, если рассматривать, например, ситуацию с перевозкой угля, то можно констатировать следующее. Цена на уголь на мировых рынках выросла с января 2015 г. к ноябрю 2017 г. с 50 долларов до 100 долларов за тонну (на 100%), а в рублях: с 2,8 тыс. до 5,8 тыс.



Как следствие, текущий ажиотаж по вывозу угля на экспорт.

При росте ставок на уголь увеличился объем готовой к перевозке продукции, как следствие растёт спрос на вагоны, а при несовершенстве устаревших технологий перевозки, снижении маршрутизации создается искусственный дефицит подвижного состава. Пиковые перевозки угля случается ежегодно, искусственный дефицит полувагонов должен нивелироваться новыми технологическими решениями в перевозках (такими как увеличение скорости, точности доставки, маршрутизация, повышающие производительность вагона и иных прорывных технологических решений), а не за счет наращивания парка вагонов в руках и под управлением монополии.

Проблема вывоза зерновых грузов является локальным всплеском, не носящим системный характер. Стимулирование приобретения тех или иных видов грузовых вагонов на основании сезонных увеличений объемов определённого рода грузов является нерациональным. Решение данной проблемы в текущих условиях может быть технологическим, управленческим, на основании существующих договорных отношений.

У большинства компаний договоры на вывоз продукции были заключены заблаговременно – т.е. фактически за невывоз грузов отвечают операторы/собственники

полувагонов, которым в данный период времени согласно вышеприведенным рыночным факторам стало выгоднее вывозить уголь, а не другой груз. Таким образом, имеет место несоблюдение договорных отношений, последствием должно стать применение санкций, предусмотренных договором, а не вмешательство регуляторов и принудительный пересмотр цен на услуги по предоставлению подвижного состава.

Рост стоимости услуг на предоставление полувагонов обусловлен ростом грузовой базы при одновременном резком снижении количества грузовых вагонов данного вида, однако в сфере услуг по предоставлению вагонов-цистерн наблюдается системное падение стоимости услуг по предоставлению вагонов в связи с уменьшением грузовой базы. Таким образом, можно утверждать, что существующее колебание цен происходит в рамках рыночных законов.

Доступ на рынок оказания услуг по предоставлению подвижного состава на железнодорожном транспорте является открытым, отсутствуют какие-либо ограничения по доступу (любое юридическое и физическое лицо имеет возможность приобрести подвижной состав и предложить свои услуги грузовладельцам, в том числе путем участия на конкурсной основе в предоставлении услуг государственным компаниям в соответствии с Федеральным закон от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ "О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц").

В большинстве случаев, доставка груза может быть осуществлена не только железнодорожными вагонами, но и автомобильным, трубопроводным транспортом. Отдельные виды грузов могут перевозиться как в вагонах, так и в контейнерах. Таким образом, **рынок оперирования вагонами, являющийся рыночным сектором в сфере железнодорожных перевозок, является самодостаточным, не нуждается в дополнительном регулировании со стороны государства.** Любое непродуманное вмешательство государства в рыночные отношения (в долгосрочной перспективе) вкуче с отсутствием долгосрочных регуляторных решений или программы действий правительства (Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на очередной период до сих пор не принята), приводит к перекосам, которые мы сегодня наблюдаем, в том числе к дефициту отдельных видов подвижного состава, снижению инвестиций в подвижной состав.

Вместе с тем, необходимо вернуться к заложенным в программных документах по реформе железнодорожного транспорта основополагающим целям и задачам и более активно развивать конкуренцию среди железнодорожных перевозчиков.

В отношении предложений ФАС России:

1. ФАС России смешивает понятия «баланс парка» и «прогноз потребного парка». Необходимо отметить, что **СРО «СОЖТ» совместно с ОАО «РЖД» разработаны, согласованы и направлены в Минтранс и различные организации для согласования Методические рекомендации по определению потребного парка грузовых вагонов.** Предложенные Методические рекомендации могут служить как для расчета потребного парка на среднесрочную, длительную перспективу, так и для оперативного, исходя из качественного удовлетворения нужд грузоотправителей, обеспечения эффективного использования подвижного состава, устойчивого транспортного обслуживания экономики страны, причем, по каждому роду подвижного состава и перевозимого в нем груза, оператору подвижного состава, по каждой его площадке. При этом необходимо отметить, что для расчетов предлагается использовать данные из отчетных формул ОАО «РЖД».

Методические рекомендации предназначены для использования федеральными органами исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, транспортного

машиностроения, причастными департаментами и службами ОАО «РЖД», а также организациями железнодорожного транспорта и иными заинтересованными лицами при расчете потребного парка грузовых вагонов на сети железных дорог РФ.

Обсуждение Методики проводилось на заседании Комитета по вопросам эксплуатации инфраструктуры и подвижного состава 29.09.2017 г., и большинством голосов она согласована.

Для разработки данной методики отсутствовала необходимость в существовании Совета рынка, создание которого предлагается ФАС. Таким образом, для прогнозирования баланса парка на сети не нужен Совет рынка как самостоятельно существующая организация. Регулирование баланса парка - это технический вопрос разработки методики, он решается не институционально, а технически на базе данных ГВЦ, с участием регуляторов и заинтересованных представителей рынка железнодорожных перевозок, профессиональных объединений. Общей площадкой для обсуждения данных инициатив может являться Совет потребителей ОАО «РЖД» в существующем в текущее время организационном формате совещательного органа при Правительственной комиссии по транспорту Российской Федерации.

2. Отсутствует необходимость в создании балансирующего парка в ОАО «РЖД». Недостатки в технологии работы ОАО «РЖД» и его дочерних обществ, владеющих существенной долей подвижного состава, не должны становиться причиной сворачивания реформы железнодорожного транспорта или пересмотра сложившейся модели рынка операторов подвижного состава.

Закупка подвижного состава РЖД и содержание данного подвижного состава в резерве (отстой, ремонт, обслуживание и т.п.) будут производиться за счет грузоотправителей через тариф. Мы уже сейчас видим, что даже без закупок подвижного состава, только для реализации текущих инфраструктурных проектов ОАО «РЖД» собирается наращивать debt/ЕВИТДА до максимального исторического значения.

Кроме того, данным предложением ФАС создаются беспорные и необоснованные преимущества перед другими участниками рынка, условия для злоупотребления доминирующим положением, недобросовестной конкуренции, возврата к искусственной монополизации отрасли. Реализация данного предложения приведет к дисбалансу и в итоге к уничтожению рынка операторов как сформированного и реально конкурентного сектора в железнодорожном транспорте.

Мы категорически против создания порочной практики по монополизации (даже частичной) рыночного сектора оперирования подвижным составом. Необходимо продолжить реформу и создать частных перевозчиков, конкуренцию на рынке перевозок железнодорожного транспортом.

3. В отношении предложения о запуске, развитии и коммерциализации электронной торговой площадки считаем, что ЭТП должна являться одним из многих рыночных инструментов, который вправе использовать участники рынка. Любое принуждение к участию не конструктивно.

При этом, владелец электронной площадки и лицо, исполняющее контракты (заключенные на площадке), должны быть независимы друг от друга.

Вместе с тем, РЖД сочетает функции «организатора торгов» (владельца площадки), а также перевозчика, владельца ФГК (оператора) и, кроме того, выступает агентом владельца подвижного состава.

В таком совмещении заложен потенциальный конфликт интересов (к примеру, настройка систем в пользу заявок ФГК, Трансконтейнера, Русская Тройка).

Предложение: организация и функционирование ЭТП ГП – должно быть обеспечено структурой, независимой (юридически и экономически) от РЖД. В том числе,

посредством доступа информационных систем третьих лиц к системе «распределения (бронирования) провозных способностей РЖД».

По вопросу о привлечении к разработке специалистов Яндекс-такси считаем необходимым отметить следующее. Водитель uber/yandex taxi платит 20% от суммы поездки агрегатору. В условия пикового спроса стоимость поездки тоже растет (иногда до трёх раз), причем происходит этот рост может несколько раз в течении дня. Проецирование аналогичной работы ЭТП на железнодорожный транспорт позволяет сделать вывод об отсутствии отличий в текущем колебании цен на услуги операторов на рынке полувагонов – на пике спроса имеется рост цен.

Считаем, предложения ФАС создают реальную угрозу сложившимся рыночным отношениям и развитию конкуренции: происходит изменение «правил игры» в отношении существующих бизнес-проектов и вложенных инвестиций. Следствием станет снижение до минимума инвестиционной привлекательности отрасли и отток инвестиций, что, в свою очередь, усугубит ситуацию с дефицитом парка грузовых вагонов, приведет к снижению конкуренции операторских компаний, потребует мер дополнительной государственной поддержки железнодорожного транспорта и, таким образом, будут нарушены базовые цели структурной реформы железнодорожного транспорта.

Вместе с тем, считаем для стабилизации положения в железнодорожной отрасли необходимы:

- последовательное завершении реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте в обязательной увязке со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года и Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года в части, а точнее, выборе организационно-правовой формы разделения инфраструктуры общего пользования и перевозочной деятельности, перехода к конкуренции в сфере перевозочной деятельности;

- принятие Целевой модели рынка железнодорожных перевозок, плана ее реализации;

- сохранение и развитии рынка оперирования грузовыми вагонами;

- создание экономических стимулов, технологических и правовых «коридоров» для исполнения транспортного законодательства и программных документов о реформе всеми участниками рынка, в первую очередь, ОАО «РЖД»;

- мониторинг эффективности мероприятий, реализуемых в рамках ЦМР, и их влияния на развитие конкуренции в сфере железнодорожного транспорта;

- закрепление в стратегии ОАО «РЖД», в Плате реализации ЦМР повышения уровня отправительской маршрутизации)перевозок грузов;

- отмена скидки на порожний тариф «инновационных вагонов», что приведет к стимулированию операторов инновационных вагонов к осуществлению попутной загрузки.

- закрепление на нормативно-правовом уровне обязанности ОАО «РЖД» как перевозчика и владельца инфраструктуры, а также единственного владельца информационных ресурсов предоставлять (в том числе на безвозмездной основе) операторам информацию в отношении принадлежащего им подвижного состава. Это позволит улучшить технологию, повысить контроль со стороны операторов за подвижным составом и, как следствие, приведет к:

- сокращению сроков нахождения вагонов на станциях погрузки и выгрузки;

- снижению парка вагонов, задействованного в перевозках, за счет оптимизации их оборота;

- снижению нагрузки на инфраструктуру.

- разработка мер по развитию конкуренции в сфере производства колес цельнокатных либо программы по увеличению количества продукции существующих заводов с целью баланса спроса и предложения;
- анализ текущей ситуации на предмет, какие грузы не вывозятся и можно ли их вывезти не в пиковые сезоны (например, щебень), с последующим обсуждением его результатов и выработкой мер по стимулированию грузоотправителей и их потребителей к заблаговременному вывозу продукции с целью снижения пикового сезонного спроса на перевозки.

Саакян Ю.З. - Генеральный директор Института проблем естественных монополий:

По результатам изучения письма ФАС № ИА/72533-ПР/17 от 20.10.17 «О выполнении п.5 протокола № ДМ-П11-62пр от 22.09.2017» АНО «ИПЕМ» сообщает следующее.

1. На сегодняшний день действительно существует проблема роста ставок на рынке услуг по предоставлению полувагонов для перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования, и для решения данной проблемы требуется значительная проработка механизмов контроля уровня ставок.

Так, например, согласно письму ФАС № ИА/72533-ПР/17 от 20.10.17 АО «ФГК» «не выполняет своей задачи по балансированию рынка и сдерживанию цен». Однако АО «ФГК» не является государственной компанией, решение задач по балансированию рынка и сдерживанию цен на данный момент не входит в перечень обязанностей данной компании.

В том случае, если решение проблемы высоких ставок на полувагоны подразумевает необходимость наделения компании АО «ФГК» полномочиями и обязанностями государственных органов исполнительной власти по контролю уровня цен на рынке предоставления полувагонов для перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования, следует внести соответствующие дополнения и поправки в нормативно-правовую базу. Однако если стоит такая задача, то целесообразнее не наделять одного хозяйствующего субъекта (АО «ФГК»), находящегося в состоянии конкуренции с другими операторскими компаниями, а наделять такими полномочиями и обязанностями СРО Союз операторов железнодорожного транспорта.

Также следует проработать механизм компенсации убытков АО «ФГК» (в случае возникновения таковых), полученных в результате деятельности по балансированию парка и сдерживанию цен на предоставление полувагонов.

2. В рамках письма ФАС № ИА/72533-ПР/17 от 20.10.17 с целью решения вопроса дефицита железнодорожных грузовых вагонов предлагается пересмотреть модель реформирования рынка перевозок, при которой парк грузовых вагонов был отделён от ОАО «РЖД».

В указанном письме ФАС отмечается, что одной из причин возникновения дефицита подвижного состава стало «самоустранение ОАО «РЖД» от решения задач поддержания резерва вагонов и полного удовлетворения спроса на вывоз грузов в экономике».

Необходимо отметить, что создание резервного парка грузовых вагонов не входит в обязанности ОАО «РЖД». Создание такого резерва не предусмотрено Целевой моделью рынка грузовых перевозок 2010-2015 гг., Планами реформирования и проектом ЦМР до 2025 гг.

3. При обсуждении целесообразности создания принудительными методами государственного регулирования резервного парка грузовых вагонов необходимо проработать следующие вопросы:

- Определить источники финансирования закупок резервного парка. По предварительным оценкам стоимость такого парка вагонов будет превышать 75 млрд. руб., при использовании механизма лизинга – свыше 150 млрд руб.
- Определить источники финансирования: содержания и ремонта резервного парка, содержания путей отстоя на инфраструктуре общего пользования, оплаты возможного повышенного порожнего пробега вагонов.
- Разработать правила доступа потребителей к услугам резервного парка, в том числе, для случаев когда потребители хотят продолжать использовать резервный парк во вне пиковый период перевозок, критериев и механизм вывода из обращения в резерв, технических критериев отказа в предоставлении резервного парка и т.д.
- Разработать правила размещения резервного парка на инфраструктуре в период сниженного объема перевозок.
- Разработать поведенческие условия, обеспечивающие конкурентную среду между вагонами резервного парка и парка вагонов операторов.
- Разработать ценовую политику предоставления вагонов резервного парка её соотношение с рыночными ставками, учет факторов долгосрочных и спотовых перевозок и т.д.
- Оценить влияние на конкуренцию в сфере предоставления грузовых вагонов правил и условий использования резервного парка.

Создание резервного парка грузовых вагонов может стать одним из инструментов решения проблемы дефицита грузовых железнодорожных вагонов, однако для реализации данного проекта следует оценить бюджетную эффективность применения данного инструмента для государства и её влияние на процесс привлечения частных инвестиций в отрасль.

Ковшов В.В. – член Совета потребителей, Директор ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС»:

ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» рассмотрело доклад ФАС России в Правительство Российской Федерации (письмо Аппарата Правительства Российской Федерации от

31.10.2017 №П9-56875) с предложениями по возможности ограничения роста стоимости аренды вагонов, и сообщает.

Отмечаем рост цен более 80 % с начала 2017 г. на рынке предоставления подвижного состава под перевозку минеральных удобрений. Спотовые полувагоны на разовые ходки производителям минеральных удобрений в настоящее время предлагаются по цене более 2000 рублей в сутки (без НДС) за вагон. Значительный рост цен на рынке предоставления вагонов негативно влияет на конкурентоспособность российских минеральных удобрений.

Полагаем целесообразным поддержать предложение ФАС России по созданию резервного парка вагонов на балансе ОАО «РЖД». При этом «инвентарный» парк полувагонов под управлением ОАО «РЖД» должен быть, по нашему мнению, в количестве не менее 40 % от общесетевого парка полувагонов. Ставки на полувагоны «инвентарного» парка должны быть гибкими, но находиться в рамках ценового «коридора» с максимальным и минимальным уровнем, установленными ФАС России. Ценовой «коридор» по ставкам предоставления полувагонов должен пересматриваться в зависимости от рыночной ситуации ежегодно.

Вместе с тем, считаем, что для окупаемости подвижного состава приемлемая цена предоставления вагонов не может быть менее 1000 рублей в сутки за вагон. Целесообразно осуществлять системный мониторинг, как цен на предоставление вагонов, так цен на покупку нового подвижного состава.

С учетом дефицита парка вагонов, в том числе специализированного подвижного состава, целесообразно ввести мораторий сроком на 3 года на запрет продления срока службы вагонов, особенно для специализированного подвижного состава. Введение моратория на запрет продления срока службы вагонов будет способствовать выравниванию баланса парка грузовых вагонов и стабилизации, как арендных ставок предоставления подвижного состава, так и цен на новые вагоны.

Прошу Вас, уважаемый Илья Артурович, учесть предложения ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» при формировании Советом потребителей позиции по докладу ФАС России.

Гераскин В. В. - член Совета потребителей, заместитель генерального директора ООО «Компания «Базовый элемент»:

По предложениям ФАС РФ о возможности ограничения роста стоимости аренды вагонов, изложенным в письме от 20.10.2017 №ИФ/72533-ПР/17, сообщаю следующее:

1. Считаю необходимым поддержать предложение ФАС РФ активизировать работу по созданию Совета рынка услуг железнодорожного транспорта, одной из задач которого должно стать прогнозирование баланса парка вагонов и формирование условий для увеличения их предложения, а также формирование электронной торговой площадки с целью формирования организованного рынка аренды вагонов (см. п. 3 ниже).

2. Предложение ФАС РФ о необходимости закупки подвижного состава на баланс ОАО «РЖД» в виде резервного парка в целях их задействования в периоды пикового спроса на перевозки представляется спорным. С одной стороны, формирование такого резерва формирует базу для смягчения дефицита подвижного состава и возможности регулирования цены аренды вагонов рыночными методами. С другой стороны, приобретение вагонов на баланс ОАО «РЖД» влечет за собой целый ряд негативных последствий, в частности:

- рост тарифной нагрузки на грузоотправителей (т.к. затраты ОАО «РЖД» на приобретение вагонов в этом будут возмещаться за счет тарифа);

- усиление доминирующего положения группы лиц ОАО «РЖД» на рынке аренды вагонов с возможностью последующего монопольного давления на стоимость аренды в сторону ее повышения.

Альтернативным (и более дешевым для потребителей) вариантом решения проблемы дефицита вагонов могло бы стать снятие административных барьеров в части допуска вагонов на сеть.

3. Считаю необходимым поддержать предложение ФАС РФ активизировать работу по запуску и развитию электронной торговой площадки с целью организации перевозки грузов. При этом формирование торговой площадки должно стать инструментом демополизации рынка железнодорожных перевозок, средством усиления контроля участников рынка перевозок за деятельностью монополиста и повышения прозрачности организации перевозок. Исходя из этого, наиболее рациональным представляется формирование указанной электронной торговой площадки под эгидой Совета рынка услуг железнодорожного транспорта, представляющего интересы широкого круга участников рынка.

Добринов Н. И. - член Совета потребителей, председатель Совета Директоров ПАО «НПК ОВК»:

[Комментарии к письму ФАС «О выполнении п. 5 протокола №ДМ-П11-62пр от 22.09.2017»](#)

Письмо ФАС «О выполнении п. 5...» содержит целый ряд некорректных оценок текущей ситуации на железнодорожном рынке РФ. Ряд инициатив, предложенных в письме, сформированы на основании неверных предпосылок и будут иметь критические последствия как для рынка железнодорожных перевозок, так и для отечественного вагоностроения.

[Некорректное преподнесение фактов в письме](#)

Письмо ФАС содержит целый ряд некорректных фактов о ситуации на железнодорожном рынке РФ:

1. **«Услуги по аренде вагонов под грузовые перевозки оказываются операторами подвижного состава по нерегулируемым ценам. За последнее время указанные цены кратно выросли, например, на полувагоны со среднего уровня 500 руб./вагон/сутки в 2014-2015гг до 1400-1500 руб./вагон/сутки в III квартале 2017 года.»**

Отсутствует понимание методики ценообразования на рынке оперирования подвижным составом. Операторы подвижного состава не сдают вагоны в аренду, поэтому следует рассматривать доходность оперирования, а не ставку аренды вагонов, относящуюся к деятельности лизинговых компаний.

Ставка доходности – интегральный показатель, рассчитанный как разность платы за перевозку, которую оператор получает от грузоотправителя, и тарифа РЖД за порожний пробег оператора в расчёте на 1 сутки. Как видно из формулы, этот показатель зависит от фактических расходов оператора на порожний пробег и скорости доставки груза. Если первый фактор находится в сфере влияния оператора и зависит от оптимизации

логистики, то продолжительность рейса – вне зоны его влияния и зависит от загруженности инфраструктуры ОАО РЖД, доступности тягового подвижного состава.

За 9 месяцев 2017 года, по данным «формы 9д-5» ОАО «РЖД» средняя продолжительность рейса составила 15,1 суток, тогда как в 2015 году – 16,5 суток. Для полувагонов рост оборачиваемости ещё выше – в среднем до 2 суток по сравнению с 2015 годом (13,8 суток против 15,6 суток). Таким образом, при неизменном платеже за перевозку доходность оператора растёт до +15-20% только за счёт большей оборачиваемости подвижного состава.

Дополнительный фактор роста – структурные изменения грузовой базы полувагонов. В 2017 году существенно выросли экспортные перевозки угля (+18,2% за 9 мес. к аналогичному периоду 2016 года), доходность оперирования на которых выше, чем на коротких внутренних маршрутах, где рост доходности до +30-40%.

Важно отметить, что средняя ставка доходности оперирования полувагонами в 2015 году в 500 руб./сутки была сформирована на фоне существенного профицита парка (до 50 тыс. полувагонов) и на фоне значительного (до 200 тыс. ед.) парка полувагонов с продлённым сроком службы и без кредитной нагрузки.

В текущих условиях дефицита парка ставка доходности формируется на уровне, достаточном для покупки нового подвижного состава, что составляет 1 400 – 1 500 руб./сутки. Только платежи по кредиту на покупку полувагона при первоначальной стоимости в 2,35 млн руб. без НДС, кредитном плече в размере 70% от стоимости вагона, сроке кредита в 7 лет и ставке по кредиту в 11% годовых составят 956 руб./сутки. Ещё около 520 руб./сутки составляют расходы на техническое обслуживание вагона и административно-управленческие расходы.

2. «По расчётам ФАС России, экономически обоснованный уровень цен на предоставление полувагонов составляет не выше 800 руб./вагон/сутки. Данная цена позволяет содержать средний по возрасту вагонов парк, в том числе обслуживать лизинговые платежи по новым вагонам.»

Как показывает приведённый выше расчёт, необходимый уровень доходности для покупки нового типового полувагона составляет не менее 1 400 руб./сутки. Ставки в 800 руб./сутки недостаточно даже для обслуживания кредита на покупку (956 руб./сутки), не говоря уже о техническом обслуживании вагона.

Для содержания среднего по возрасту полувагона ставка в 800-900 руб./сутки действительно является достаточной, но она не позволяет наращивать парк вагонов и вернуть рынок перевозок в балансовое состояние. По мере насыщения рынка и балансировки парка ставка постепенно сама вернётся к этому уровню. Это подтверждает оценка крупнейшего грузоотправителя РФ – компании СУЭК. В соответствии с расчётами компании, на горизонте 2018 года ставка доходности полувагонов снижается до 900-950 руб./сутки в естественном режиме, без вмешательства государства.

Следует отметить, что методика ФАС по расчёту равновесной ставки от 15/07/2016 г. неоднократно подверглась критике экспертами рынка и представителями операторского сообщества как несостоятельная.

3. «Повышение цен на предоставление вагонов не привело к адекватному увеличению закупок подвижного состава.»

По итогам 9 месяцев 2017 года реализация подвижного состава вагоностроительными заводами РФ составила 39,9 тыс. ед., что на +78% выше объемов реализации за аналогичный период 2016 года. В сегменте полувагонов рост реализации двукратный (с 13,0 до 26,1 тыс. ед.).

Выпуск подвижного состава в 2016-2017 гг., возможно, был бы выше, и ситуации дефицита парка можно было бы избежать, если бы не активное противодействие со стороны ФАС России.

Так, в начале июня 2016 г. ФАС России были подготовлены предложения по внесению изменений в Прейскурант 10-01, направленные на отмену, начиная с 01.09.2016 г., действующих тарифных преференций для вагонов с улучшенными техническими характеристиками. Кроме того, в середине июля 2016 г. ФАС России представила расчеты стоимости содержания грузовых вагонов, проведенные на основании разработанного проекта «Методики определения монопольно высокой или монопольно низкой цены товара при предоставлении вагонов для перевозок грузов». По результатам расчетов ФАС России нормативная стоимость содержания полувагонов составила от 577 до 616 руб./сутки, что в корне не соответствует сложившимся фактическим рыночным условиям.

Указанные инициативы ФАС России были восприняты банками и лизинговыми компаниями, работающими на рынке финансирования проектов по приобретению нового подвижного состава, как существенные факторы риска возврата инвестиций. Следствием этого стали дополнительные требования финансовых организаций к технико-экономическому обоснованию подобных проектов и рост ставок кредитов, как мера хеджирования регуляторных рисков.

Фактическим результатам указанных выше действий ФАС России стало разрушение складывающегося баланса на рынке железнодорожных услуг, ввиду невозможности привлечения покупателями нового подвижного состава заемного капитала при приемлемой ставке.

Указанные действия ФАС России привели к снижению планируемой динамики закупок нового подвижного состава (в том числе, на фоне реализуемых мероприятий, предусмотренных «Программой поддержки транспортного машиностроения на 2016 год») и к созданию локального дефицита грузовых вагонов.

4. «В условиях неудовлетворённого спроса на вывоз угля, щебня, рыбы, зерна, контейнерных и других грузов...»

Следует отметить, что из перечисленных грузов массово в полувагонах перевозится только уголь и щебень, остальные грузы – в специализированных видах подвижного состава, где не наблюдается столь значительного роста ставок предоставления вагонов.

За 9 месяцев 2017 года объем погрузки угля в РФ вырос на +9,3%, в экспортных направлениях – на +18,2%. Такой рост не мог быть оперативно обеспечен ростом парка полувагонов: вагоностроительные предприятия не успели в сжатые сроки произвести достаточное количество подвижного состава. По этой причине часть парка полувагонов «перетекла» из сегмента перевозок строительных грузов в сегмент угольных перевозок.

В интерпретации ФАС на рынке существует некий искусственно не эксплуатируемый парк, который отстаивается ФГК для поддержания высоких ставок на подвижной состав. По факту же на фоне резкого роста погрузки угля сформировался локальный дефицит полувагонов, из-за чего ставки выросли до уровня, позволяющего осуществлять закупку

подвижного состава. Подтверждение тому – начало закупок типовых полувагонов операторами и грузоотправителями в момент, когда ставка доходности типовых полувагонов в 2017 году достигла 1 500 руб./сутки.

Что касается прочих сегментов рынка, то по хопперам, крытым вагонам, платформам среднегодовые (без учёта сезонных всплесков) уровни доходности по сравнению с 2016 годом росли в пределах ускорения оборота (+15-20%).

Инициативы ФАС

1. Решение о закупке подвижного состава на баланс ОАО «РЖД» в виде резервного парка.

В данной инициативе содержится явное противоречие с предыдущими тезисами письма. С одной стороны, ФАС России обвиняет ОАО «РЖД» и её дочернюю компанию, ФГК, в сговоре с целью создания дефицита подвижного состава. С другой – предлагает компании увеличить парк вагонов для борьбы с дефицитом парка.

2. Запуск электронной торговой площадки по перевозке грузов железной дорогой.

В настоящее время уже действует площадка электронных торгов подвижным составом – www.railcommerce.com

На площадке зарегистрировано 1 768 участников, суммарное количество заявленных под погрузку полувагонов составляет 180 тыс. ед.

Королев Д. О. – советник вице-президента ООО «СИБУР», эксперт Экспертного Совета при Правительстве Российской Федерации:

Письмо за подписью Руководителя ФАС России И.Ю. Артемьева от 20.10.2017 № ИА / 72533-ПР/17 фокусирует внимание на ценообразовании спотового рынка предоставления полувагонов, который составляет не более 20% (уточнить) от всего рынка предоставления полувагонов.

Крупнейшие Грузовладельцы, использующие полувагоны (СУЭК, НЛМК, УГМК, СДС и т.д.) заключили с операторами долгосрочные многолетние твердые контракты по принципу «Take or pay» с формульным ценообразованием (например, ежегодная индексация в размере ½ от уровня инфляции, применяемой для целей Бюджета РФ на следующий год) и с финансовыми гарантиями со стороны:

- операторов о своевременном предоставлении необходимого количества вагонов;
- грузовладельцев о своевременном предоставлении грузов в объемах, указанных долгосрочных (многолетних) контрактах.

В связи с вышесказанным, большая часть рынка предоставления полувагонов не подвержена спотовым ценовым колебаниям, на которые обращает внимание ФАС России, и Грузовладельцы имеют гарантии обеспечения полувагонами законтрактованных объемов.

В то же время, крупнейшие Грузовладельцы не замыкаются в долгосрочных контрактах на предоставление полувагонов. Они активно присутствуют на «спотовом» рынке и ежемесячно размещают на нем заказы в объеме до 15% от суммарного месячного объема

перевозок в полувагонах. При этом, у одного и того же Грузовладельца в течение месяца «контрактные» и «спотовые» цены на предоставления полувагонов могут существенно отличаться (в разы).

Если Грузовладелец привлекает полувагоны только на спотовом рынке - это его маркетинговая стратегия, основанная на ожидании низких спотовых цен на предоставление полувагона непосредственно перед датой отправки груза. Однако такая высокорисковая стратегия не дает гарантий своевременного обеспечения полувагонами по низкой цене (все зависит от текущей ситуации).

Так как заключенные между Операторами и Грузовладельцами долгосрочные (многолетние) контракты на предоставление полувагонов, включают в себя долгосрочное ценообразование и подтвержденные многолетние объемы перевозок, то эти контракты являются основой для формирования инвестиционной программы Операторских компаний и заключения договоров с Заводами - изготовителями на приобретение новых вагонов.

Также, обращаю Ваше внимание, что существует многолетняя практика заключения долгосрочных контрактов на обеспечение полувагонами, цистернами, зерновозами и т.д. Грузовладельцев с ярко выраженными сезонными колебаниями объемов отгрузки. Согласно такой практике (таких контрактов) Грузовладельцы и Операторы разделяют затраты, связанные с содержанием резервного запаса вагонов, в количестве, необходимом для обеспечения законтрактованных пиковых сезонных перевозок данного Грузовладельца.

Подчеркиваю, что Операторы заинтересованы в заключении с грузовладельцами долгосрочных многолетних твердых контрактов по принципу «Take or pay» с формульным ценообразованием и разделением между Оператором и Грузовладельцем затрат, связанных с содержанием резервного запаса вагонов, в количестве, необходимом для обеспечения пиковых сезонных перевозок Грузовладельцев.

Высоко оценивая роль ФАС России в регулировании рынка Операторских услуг по предоставлению подвижного состава, обращаю внимание, на то, что предложенные ФАС России меры, направленные на:

- расширение объемов спотовых торгов на созданной ОАО «РЖД» электронной торговой площадке;
- вменение в обязанности ОАО «РЖД» закупать и содержать резервный парк вагонов (для 100% удовлетворения в периоды пикового спроса на перевозку грузов в условиях восстановления экономического роста),

диссимилируют Грузовладельцев к заключению с Операторами долгосрочных многолетних твердых контрактов на гарантированное обеспечение подвижным составом с применением:

- ✓ принципа «Take or pay»;
- ✓ многолетнего формульного ценообразования;
- ✓ разделения между Оператором и Грузовладельцем затрат, связанных с содержанием резервного запаса вагонов.

Также предложение ФАС России «о вменении в обязанности ОАО «РЖД» закупать и содержать резервный парк вагонов» создает для ОАО «РЖД» дополнительную непрофильную финансовую и инфраструктурную нагрузку, которая должна быть компенсирована (ОАО «РЖД») за счет пользователей услуг железнодорожного транспорта путем дополнительного увеличения (индексации) государственно – регулируемых тарифов на основании Решения ФАС России.

Лихарев С.К. – член Совета потребителей, вице-президент по логистике ПАО «НЛМК»:

1. Отсутствие системы прогнозирования потребного баланса парка вагонов. Предложение ФАС: решить проблему за счет создания Совета рынка. Позиция НЛМК: Концептуально поддерживается необходимость создания системы прогнозирования потребного баланса парка вагонов. Вместе с тем, отмечается, что в соответствии с протоколом Совета потребителей от 19 октября 2017 г. № 9/2017 был поддержан проект Методических рекомендаций по определению потребного парка грузовых вагонов в Российской Федерации, разработанный Минтранс России и находящийся на стадии согласования.

2. Самоустранение ОАО «РЖД» от решения задач поддержания резерва вагонов и полного удовлетворения спроса на вывоз грузов в экономике. Предложение ФАС: обязать РЖД создать резерв парка вагонов для решения вопроса дефицита парка вагона в пиковый период. Позиция НЛМК: Не поддерживать предложение ФАС. Реализация предложения ФАС ведет к ряду рисков в том числе в части увеличения нагрузки на грузоотправителей за счет необходимости ОАО «РЖД» закупки парка вагонов, а также к увеличению монопольного влияния ОАО «РЖД» на рынок жд услуг и к возможности нарушения принципов конкуренции.

3. Манипулирование предложением и уязвимость потребителей перед операторами из-за недостатка информации. Предложение ФАС: развитие торговой площадки по перевозке грузов жд в режиме онлайн. Позиция НЛМК: поддерживается необходимость развития электронной торговой площадки по перевозке грузов по примеру Яндекс-Такси, при условии, что ее использование будет добровольным, а ее администратор будет независим от всех операторов п/с

Чиснаков В.В. - член Совета потребителей, первый вице-президент по линейно-логистическому дивизиону ТГ FESCO

В соответствии с вашим запросом от 02.11.2017г. о представлении позиции по предложениям ФАС в отношении деятельности операторов ж/д транспорта и развития рынка услуг по предоставлению ж/д подвижного состава для грузоперевозок сообщаем следующее.

Транспортная группа FESCO поддерживает инициативу ФАС о возобновлении работы по созданию Совета рынка, в том числе путем институционализации Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО. На сегодняшний день в отдельных сегментах рынка ж/д перевозок периодически возникает дефицит подвижного состава, в связи с чем работа Совета рынка в части решения ряда отраслевых задач, таких

как прогнозирование баланса парка вагонов и создание условий для увеличения предложений вагонов, представляется своевременной и целесообразной.

Вместе с тем, в целях координации ресурсов локомотивной тяги, пропускной способности инфраструктуры и провозных мощностей необходимо учитывать множество особенностей спроса на перевозки грузов. По нашему мнению, в качестве первоочередного фактора, влияющего на экономически эффективные взаимоотношения всех участников перевозочного процесса, целесообразно рассматривать эластичность спроса, в частности в сегменте контейнерных перевозок. Принцип эластичности определяет оптимальные (линейные) цены, которые превышают маржинальные издержки перевозчика, что позволяет максимизировать общественное благо. Наценки для разных групп клиентов обратно пропорциональны эластичности спроса, при этом цена будет выше для групп с наименее эластичным спросом, несмотря на равные предельные издержки за услуги.

Кроме того, на сегодняшний день на рынке перевозок скоропортящихся грузов наблюдается дефицит подвижного состава ввиду выбытия из обращения устаревших рефрижераторных вагонов и дизель-вагонов генераторов. В целях обеспечения конкуренции на рынке перевозок скоропортящихся грузов и исключения доминирующего положения АО «Рефсервис» предлагаем рассмотреть возможность выравнивания тарифных условий для ж/д перевозки рефрижераторных и универсальных контейнеров, что позволит участникам рынка инвестировать в приобретение подвижного состава и обновить парк подвижного состава для перевозки скоропортящихся грузов, и как следствие, обеспечить 100% удовлетворение спроса на ж/д перевозки в данном сегменте рынка.

Транспортная группа FESCO поддерживает принципы действующей модели реформирования рынка ж/д перевозок в сегменте контейнерных перевозок в части создания рыночных отношений между участниками перевозки и выведения парка подвижного состава ОАО «РЖД» в частные компании, считаем, что данная модель оказала положительное влияние на развитие конкуренции на контейнерном рынке Российской Федерации и на качество логистических услуг в стране в целом. Кроме того, при реализации данной модели прирост фитинговых платформ только за период октябрь 2015 - октябрь 2017 составил порядка 5% (до уровня порядка 48 000 ед.), количество универсальных контейнеров на сети ОАО «РЖД» выросло на порядка 35% за аналогичный период, что способствовало увеличению объемов перевозок на 43% до 207 582 ДФЭ. Применение подходов, реализованных в рамках модели развития перевозок в универсальных контейнерах ОАО «РЖД», на перевозки скоропортящихся грузов, на наш взгляд, будет способствовать росту рефрижераторных перевозок как на внутренних, так и на внешних рынках.

С учетом изложенного просим вас, уважаемые сопредседатели, учесть вышеуказанные предложения при формировании консолидированной позиции Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО по представленному докладу ФАС России.

Просим поддержать.

Лихтенфельд А.Б. - член Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО, член совета директоров ООО УК «НТС»:

В соответствии с запросом Минтранса России от 02.11.2017 №04-01/22832-ИС по докладу ФАС России о предложениях по возможности ограничения роста стоимости аренды вагонов, направляю позицию по существу вопросов, обозначенных ФАС России в данном письме.

1. В письме ФАС России указано, что рост стоимости аренды полувагонов составил за период 2014-2015 гг. с 500 руб. за вагон в сутки до 1400-1500 руб. за вагон в сутки к 3 кв. 2017 года. При этом ФАС России не упоминает, что минимальная указанная величина аренды 500 руб. за вагон в сутки являлась наименьшей за последние 10 лет, и в 2011 – 1 полугодии 2012 г. ставка аренды полувагона составляла 1200-1400 руб. в сутки. Таким образом, к настоящему времени ставки аренды в номинальном выражении лишь восстановились к уровню 2011-2012 г. при том, что накопленная инфляция за период 2012-2017 гг. составила 55,5%.

2. ФАС России указывает, что дополнительная нагрузка на экономику от роста стоимости аренды вагонов составляет 150 млрд. руб. в год. Данное утверждение не корректно, т.к., во-первых, не приведены расчеты, во-вторых, не учитывается снижение нагрузки на экономику за счет собственников вагонов при минимальных ценах на аренду полувагонов в 2013-2016 гг.

3. Необходимо отметить, что минимальные ставки аренды полувагонов были зафиксированы именно в период наибольшего развития кризисных явлений в 2014-2015 гг., что подтверждает эффективность именно рыночного ценообразования на подвижной состав. Так, за 10-ти летний период стоимость аренды вагонов выросла в 1,71 раза: с 820 руб. за вагон в сутки до 1400 руб. за вагон в сутки, что меньше роста регулируемого тарифа ОАО «РЖД» (на 71 пп, рост тарифов составил 2,42 раза) и накопленного роста индекса потребительских цен (на 60 пп, рост ИПЦ составит 2,31 раза) за тот же период. Таким образом, рыночное ценообразование в нерегулируемом сегменте снижает нагрузку на грузоотправителей, причем максимальное снижение нагрузки приходится именно на период снижения стоимости готовой продукции (в основном, угля как самого массового груза для полувагона), и как следствие падения объемов грузопредъявления из-за низкой рентабельности продаж на мировых рынках.

4. Указанная в письме ФАС России величина экономически-обоснованной доходности 800 руб./вагоно-сутки была опровергнута участниками рынка с предоставлением подтверждающих расчетов, ссылка на эту величину не является корректной. В то же время, только эксплуатационные затраты на содержание полувагона по итогам 2017 года составляют около 400 руб./вагоно-сутки, а с учетом ужесточения технических требований и необходимости массовой замены колес в 2018 году данные затраты возрастут до 700 руб./вагоно-сутки, что обеспечивает исключительно текущее содержание парка вагонов, без амортизации, уплаты лизинговых платежей, процентов по кредитам и пр. (данные величины зависят от условий приобретения и финансирования покупки вагонов) и могут сильно различаться у разных собственников. Фактическая необоснованность указанной ставки в 800 руб. в сутки подтверждает и статистика. Так, в условиях низкой доходности полувагонов в 2014-2016 гг. (в диапазоне 400-700 руб./вагоно-сутки), не достаточной для содержания вагона и выплаты лизинговых платежей, полувагоны приобретались исключительно с использованием мер государственной поддержки (за 2015-2016 год на эти нужды из федерального бюджета было выделено 12,3 млрд руб.), было приобретено порядка 38 тыс. единиц, в основном аффилированными с вагоностроителями компаниями. Рыночный спрос отсутствовал. Активные коммерческие закупки подвижного состава без использования средств господдержки (субсидирования) начались только в 2017 году при достижении ставки на полувагон уровня 1400-1500 руб./вагоно-сутки. По итогам 9 месяцев 2017 года

приобретено 26 тыс. новых полувагонов (рост к аналогичному периоду 2016г. – 2 раза, и на 26% больше чем за весь 2016 год).

5. Утверждение ФАС России о том, что операторы заработали сверх прибыли в условиях оттока маржинальных грузов с железной дороги требует более глубокого анализа. К основным маржинальным грузам (приносящим максимальные доходы ОАО «РЖД») относятся нефтебензиновые грузы, перевозимые в цистернах, и металлургические грузы в полувагонах. Действительно, в 2016-2017гг. наблюдается отток нефтеналивных грузов с железнодорожного транспорта, что связано с налоговым маневром (снижением эффективности переработки нефти), массовым строительством трубопроводов, отсутствием гибкой тарифной политики со стороны ОАО «РЖД» в предыдущие годы. При этом, ставки на аренду цистерн в период 2013-2017гг. планомерно снижались с 1000-1200 до 500-700 руб. за вагон в сутки вследствие образования профицита данного вида подвижного состава в связи со снижением объемов перевозок.

При этом объем перевозок металлургических грузов в полувагонах (на которые пришелся рост ставок аренды полувагона за последний год) не снизился (рост перевозок черных металлов в 2017 году относительно 2016 года составляет +3%). Таким образом, отсутствует влияние роста ставок в полувагонах на отток грузов с железной дороги, перевозимых данным видом подвижного состава: по итогам 10 месяцев 2017 года наблюдается рост объемов перевозок в полувагонах, составивший +4% относительно уровня прошлого года, обеспеченный, в первую очередь, приростом объемов по углю +10% и удобрениям +6%. Впрочем, уголь не является высоко маржинальным грузом для ОАО «РЖД».

6. Тенденция повышенного спроса на полувагоны вызвана в первую очередь ростом стоимости угля на мировых рынках с 50 долл. за тонну в 2015г до 100 долл. и более к настоящему времени. При этом вывоз указанного повышенного объема грузов осуществлялся минимальным за последние годы парком полувагонов (на конец 2016 года парк полувагонов РФ составлял порядка 470 тыс. единиц, сократившись более чем на 100 тыс. за 3 года), что свидетельствует о максимизации усилий операторов и ОАО «РЖД» по задействованию парка и вывозу возрастающих объемов перевозок.

7. Тезис о наличии дефицита подвижного состава требует также более глубокого анализа. Так, в соответствии с данными ОАО «РЖД» дефицит полувагонов отсутствует (по состоянию на 30.09.2017 при потребном парке 387 тыс. полувагонов фактический парк составляет 487,9 тыс. полувагонов). В то же время имеется дефицит на отдельных участках железнодорожной и портовой инфраструктуры, а также нехватка локомотивной тяги. В связи с резким ростом цены угля на экспортных рынках грузовладельцы в условиях имеющихся ограничений в приоритете направляют грузы в порты, из-за чего существуют локальное недообеспечение углем внутреннего рынка. Недообеспечение отдельных категорий грузов полувагонами (минерально-строительные грузы, лесные грузы, пищевые грузы), в условиях активного пополнения сетевого парка новыми инновационными моделями и списания порядка 25% парка полувагонов старых моделей, частично обусловлено установленными тарифными преференциями на порожний пробег инновационных полувагонов, которая выделила данные вагоны в разряд специализированного парка – «углевозов», с практически 100% порожним пробегом, что во многом привело к искусственному дефициту парка полувагонов для перевозок массовых грузов других товарных номенклатур. Отмена ФАС РФ скидок на порожний

пробег инновационных моделей полувагонов позволит вернуть этот парк в разряд универсального с задействованием на перевозках «неугольных» грузов. Кроме того, произойдет коррекция стоимости предоставления вагонов под такие грузы вследствие снижения порожнего пробега вагонов при заадресовке вагонов к погрузке этих грузов.

8. В течение 2016-2017 гг. проводится активная работа по созданию методики баланса парка вагонов на сети железных дорог. Проект методических рекомендаций по определению баланса парка разработан Союзом операторов железнодорожного транспорта в конце 2016 года. К настоящему времени данный документ прошел согласование в ОАО «РЖД» (согласован 12.07.2017), рассмотрен и в целом одобрен на Комитете по вопросам эксплуатации инфраструктуры и грузового подвижного состава Совета потребителей 29.09.2017. Сейчас проект Методических рекомендаций находится на рассмотрении в Минтрансе России.

Наличие данного механизма также предусмотрено проектом Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2022 года, без увязки с созданием Совета рынка.

Задача прогнозирования баланса парка вагонов решается без создания Совета рынка.

9. В условиях реализованной структурной реформы на железнодорожном транспорте в части создания полностью конкурентного рынка по предоставлению вагонов целесообразно выработать эффективные механизмы по его донастройке, а не осуществлять возврат к монополярной модели. Кроме того, при наличии дефицита инвестиционных ресурсов ОАО «РЖД» на поддержание и развитие инфраструктуры, обновление локомотивной тяги, а также планируемого роста долговой нагрузки для реализации инвестиционных проектов, решение о необходимости приобретения резервного парка вагонов ОАО «РЖД» может привести к крайне негативным последствиям. Создание резервного парка вагонов у монополярного перевозчика потребует колоссальных инвестиций в подвижной состав, не обеспеченных гарантированной грузовой базой и круглогодичным использованием, что ляжет необоснованным бременем на ОАО «РЖД» и грузоотправителей через дополнительное увеличение параметров индексации и, как следствие, росту тарифной нагрузки (приобретение 10 тыс. полувагонов - 2% от текущего парка, потребует единовременно изыскать более 28 млрд. руб., что составляет 2% индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки). Неэффективность такого решения подтверждена негативными результатами реализованной в 2012-2013гг. схемы использования ОАО «РЖД» привлеченного у ДЗО (ОАО «ВГК») парка вагонов на условиях инвентарного парка, с отличной от частного парка моделью управления и ценообразованием.

В этой связи целесообразно идти не по пути покупки парка монополярным перевозчиком, а внедрять совместно с грузоотправителями сезонных грузов механизмы по сглаживанию неравномерности перевозок, в том числе путем заключения долгосрочных договоров, а также увеличивать производительность вагонов за счет сокращения времени их нахождения под грузом и начально-конечными операциями. Также к вывозу сезонных пиковых объемов перевозок необходимо привлекать другие виды транспорта (например, речной для перевозок щебней, завоза угля в летний период).

Ременник Я.Л. - член Совета потребителей- первый заместитель генерального директора- коммерческий директор ОАО "Ураласбест":

На сегодняшний день существующий преysкурant 10-01 стимулирует собственников и арендаторов вагонов на большие порожние пробеги, чем больше непрерывный порожний пробег, тем дешевле. Прерывание порожнего маршрута для погрузки строительных грузов приводит к его удорожанию. В дополнение к этому применяется дополнительная скидка на порожний тариф "инновационных вагонов".

Считаю, что ликвидация понижающих коэффициентов на порожний пробег вагона в преysкуранте 10-01 и отмена скидки на порожний тариф "инновационных вагонов" приведёт к стимулированию операторов к осуществлению попутной загрузки.

Романов А. Ю. – член Совета потребителей, вице-президент ООО «ТК «ЕВРАЗХОЛДИНГ»

Рассмотрев предложения ФАС по возможности ограничения роста стоимости аренды вагонов от 20 октября 2017г №ИА/72533- ПР/17 сообщаем следующее.

1. Поддерживаем предложение ФАС в части институционализации Совета потребителей, с постановкой первоочередных задач по прогнозированию необходимого баланса парка и выработкой условий по увеличению доступности предложений по вагонам.

2. В рамках реализации программы структурной реформы ОАО РЖД произошло выведение вагонов из инвентарного парка. Создание резерва подвижного состава приведет к фактическому возврату инвентарного парка, что может привести к нарушению сложившихся рыночных механизмов оперирования подвижным составом. Вместе с тем, поддерживаем предложение ФАС о создании специализированного подвижного состава для организации вывоза отдельных видов.

3. Введение Электронной торговой площадки по перевозке грузов железнодорожным транспортом не решит полностью вопросов ценообразования и доступности парка вагонов, но может являться дополнительным инструментом обеспечения доступа мелких и средних грузоотправителей на рынок подвижного состава. При этом считаем, что Электронная площадка должна являться дополнением, но не заменой действующих рыночных инструментов и механизмов.