

Идея о принудительном укрупнении игроков рынка железнодорожных грузовых перевозок (а точнее – рынка по предоставлению подвижного состава под такие перевозки) не отпускает руководство «РЖД». Первая попытка была сделана некоторое время назад, когда было предложено «отсечь» от рынка компании, в собственности у которых менее одной тысячи единиц подвижного состава.

Тогда это вызвало протест как операторов, так и многих грузоотправителей, понимающих, что любое «принудительное» сокращение количества игроков, как правило, приводит к уменьшению конкуренции и к росту тарифных ставок. На стороне грузоотправителей и малых и средних операторов выступили ФАС и Минэкономразвития, и инициатива не получила развития.

На этот раз та же задумка «РЖД» возродилась в несколько измененном виде, а очередная попытка задушить конкуренцию делается более тонко.

Внезапно Минтранс и Минэкономразвития совместно с заинтересованными организациями было поручено к 15 сентября этого года представить в правительство предложения по внесению изменений в законодательство в части введения обязательного членства операторов железнодорожного подвижного состава в единой саморегулируемой организации.

Казалось бы – что тут страшного?

Риски заключаются в том, что малые и средние операторы не могут вступить в такую саморегулируемую организацию, так как членский взнос будет для них слишком высок. А если они вступят в саморегулируемую организацию как коллективный член, например некоммерческое партнерство, то окажется, что у нескольких десятков компаний будет только один голос.

В итоге, после того как компании откажутся участвовать в этой саморегулируемой организации, она может выйти с инициативой тем или иным способом ограничить какие-то права компаний, не явля-

Удобства не для всех

По итогам совещания, состоявшегося 5 августа 2012 года, премьер Дмитрий Медведев поручил Минтрансу и Минэкономразвития до 15 сентября представить в правительство предложения об обязательном членстве операторов подвижного состава в единой СРО. Отношение к этому событию от лица НП «ОЖДПС» высказывает заместитель председателя Фарид ХУСАИНОВ.



ющихся участниками СРО. Например, запретить им оперирование подвижным составом и обязать их сдать свои вагоны в аренду крупным игрокам. Тем более, что подобные мысли о необходимости оставить 3–4 крупные компании периодически высказываются, в том числе и представителями «РЖД».

Так, например, президент «РЖД» В.И. Якунин в большом интервью «РБК-daily» от 30 июля 2012 года, отвечая на вопрос корреспондента «Какой порог для операторов имеет смысл установить?», сказал: «Думаю, что общее количество операторов у нас должно сократиться до 4–5. У нас 1,1 миллиона вагонов,

поделить на четыре, и это будет цифра отсечки, которая должна быть».

В итоге произойдет принудительное укрупнение рынка операторов, снижение конкуренции и рост тарифных ставок на грузовые перевозки.

При этом в настоящее время (данные на 1 июня 2012 года) в России есть девять компаний, у которых парк превышает десять тысяч единиц (в сумме эти девять компаний владеют примерно 230 тысячами вагонов), еще 94 компании, у которых в собственности парк от одной до десяти тысяч вагонов (в сумме эти 94 компании владеют примерно 290 тысячами вагонов)

и около 360 компаний, владеющих парком от ста до тысячи вагонов (в сумме эти 360 компаний владеют 105,5 тысячи вагонов). Маловероятно, что все эти участники рынка согласятся сдать свои вагоны в аренду. Ведь возможность сдать вагоны в аренду есть и сейчас, но собственники компаний не хотят этого делать, поскольку это уже немного другой бизнес.

Почему она одна?

Самое главное, что никто нигде не сформулировал вопрос – каковы причины создания именно единой саморегулируемой организации для всех операторов. Единственный аргумент, который прозвучал, например, со стороны движущих «РЖД», был таков: «удобнее общаться с одной структурой, которая высказывает консолидированную позицию, чем с большим количеством операторов или несколькими альтернативными СРО».

Но целью работы того или иного рынка отнюдь не является «удобство общения» одного игрока рынка с остальными.

Если «РЖД» полагает, что какие-то аспекты работы операторов в настоящее время не урегулированы, то в этом случае разрабатываются и предлагаются какие-то поправки в действующие «Правила перевозок грузов» и иные документы.

И все! Взаимоотношения участников рынка могут регулироваться либо нормативными актами (законами, правилами), либо добровольными соглашениями (как двусторонними, так и многосторонними). Любые другие способы дискриминации одних участников рынка за счет других, построенные на келейных, антиправовых сговорах между государственным регулятором и одним из множества хозяйствующих субъектов, очевидно, должны являться предметом пристального внимания антимонопольного органа.

Кроме того, очень важным представляется ответ на вопрос – почему такое явно антирыночное решение готовы поддержать не только «РЖД», но и часть крупных опера-



Фарид ХУСАИНОВ: «Очередная попытка задушить конкуренцию делается более тонко»

Чем опасен мелкий?

Дело в том, что начатый недавно опрос, посвященный качеству транспортного обслуживания грузоотправителей различными типами операторов (крупными, средними и мелкими) выявил один интересный момент. Пока анкетирование не завершено, нельзя определенно говорить о том, характерный это пример или нет, но тем не менее оказалось, что по одним факторам (таким, как относительно неограниченное количество предоставляемых вагонов) крупные операторы существенно выигрывают у малых и средних. Но есть три фактора из множества перечисленных в анкете, по которым малые операторы получают более высокую оценку, чем крупные.

Эти три фактора следующие: уровень цен, гибкость ценовой политики и – как ни удивительно – надежность выполнения взятых на себя обязательств. Оказалось, что грузоотправители (особенно некрупные) гораздо уютнее чувствуют себя, работая с малыми операторами, так как последние в силу рыночной «слабости» вынуждены быть очень надежными и щепетильными в отношении взятых на себя обяза-

тельств. Кроме того, уровень цен у таких компаний, как показали первые присланные анкеты, на многих сегментах ниже, чем у крупных.

Таким образом, вполне понятны причины появления инициативы по принудительному укрупнению операторов: конкуренты, которые могут (пусть даже на небольшом сегменте рынка) оказывать услуги по более низким ценам, представляют опасность.

Еще нобелевский лауреат Фридрих фон Хайек в книге «Дорога к рабству» заметил, что в тех странах, где велика роль государственного регулятора, вместо стимула к снижению своих издержек более популярным становится стимул к получению льгот от государства и ограничению руками государства своих рыночных конкурентов. Стремление к благосклонности потребителя, замечает фон Хайек, заменяется стремлением получить благосклонность чиновника.

Неизвестно, как ФАС отнесется к инициативе по искоренению конкуренции. Есть надежда, что ведомство, задачей которого является защита конкуренции в том числе от госкомпаний, выступит и в этой ситуации против принудительной монополизации рынка административными методами. Тем более что негативные последствия подобной монополизации очевидны для всех грузоотправителей, пользующихся услугами железнодорожного транспорта.

