



# **«Построение коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок»**

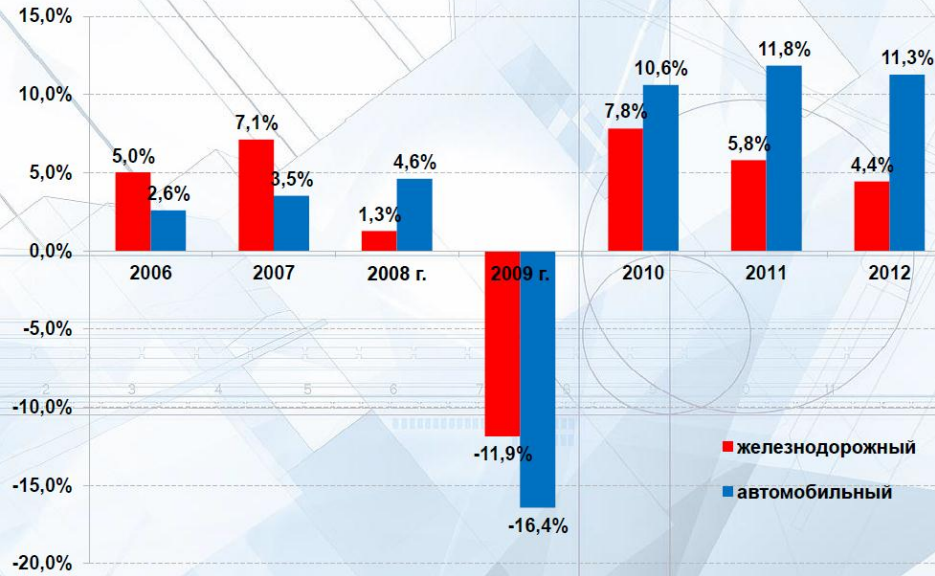
ФАС России  
2014 г.

На совещании по вопросам развития угольной промышленности (г. Кемерово, 24.01.2012)  
**В.В. Путин** сформулировал следующую задачу:

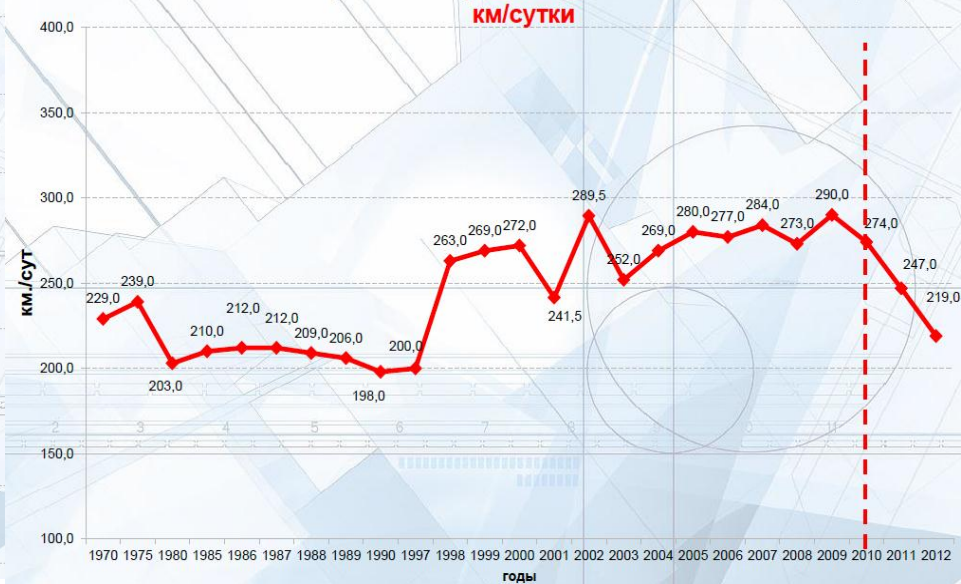
*«в целях координации работы и обеспечения баланса интересов участников рынка железнодорожных перевозок необходимо создать саморегулируемую организацию, аналогичную «Совету рынка», который действует в сфере электроэнергетики»*

# Снижение конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным транспортом

Темпы роста грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта (в процентах к предыдущему году)



Средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом с 1970 по 2012 гг, км/сутки



Начиная с 2010 г. темпы прироста грузооборота автомобильного транспорта начали превышать темпы прироста ж/д транспорта.

В 2012 г. прирост грузооборота автомобильного транспорта относительно 2008 г. в три раза превысил аналогичный темп прироста для ж/д транспорта (+15% против +5%).

По данным Росстата за 5 месяцев 2013 года грузооборот железнодорожного транспорта снизился на 3,5%, а грузооборот автомобильного транспорта вырос на 2,6%.

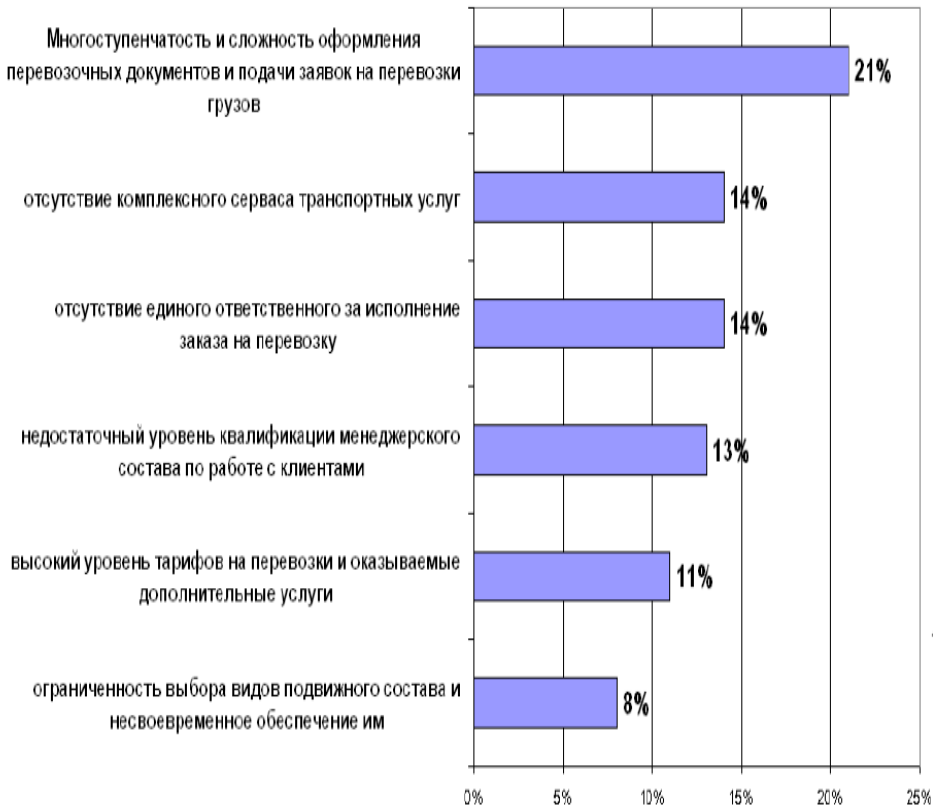
По данным ИПЕМ, уход грузов с ж/д транспорта обойдется автодорогам в 4,9 млн дополнительных рейсов грузовых автомобилей в год.

Тенденция снижения скорости доставки грузовых отправок на сети железных дорог вызывает серьезную обеспокоенность.

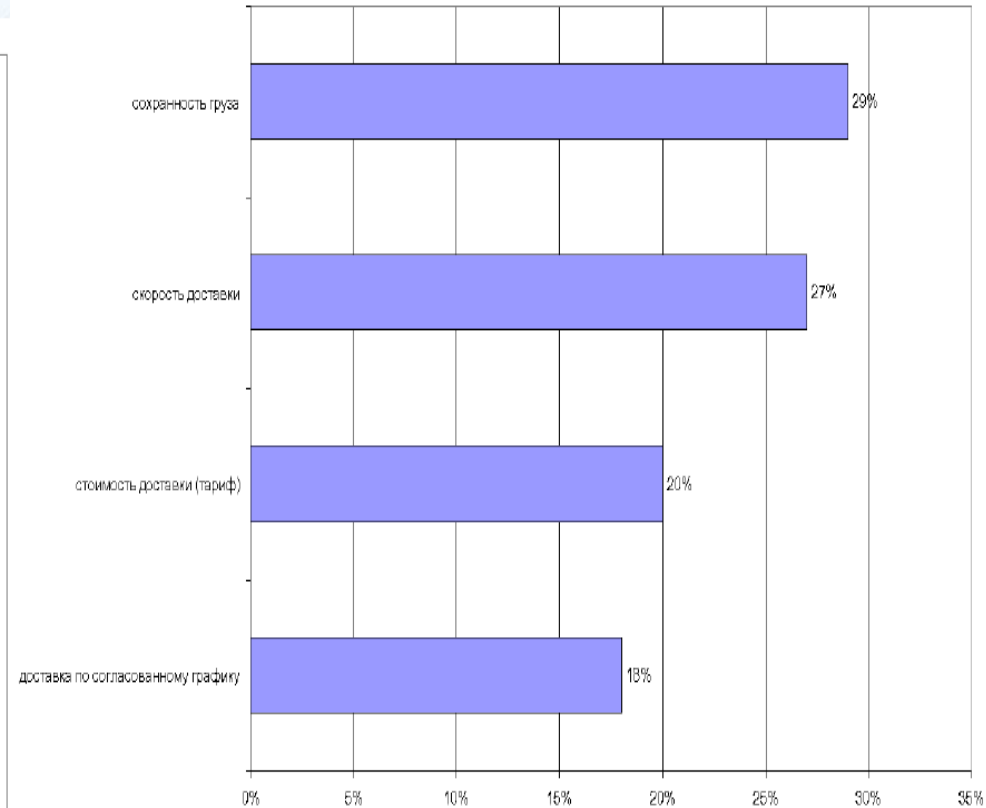
Средняя скорость доставки одной отправки грузов железнодорожным транспортом в 2012 г. сократилась по сравнению с 2008 г. на 71 км в сутки и приблизилась к показателю 1986 г., составив при этом 219 км/сутки.

# Снижение конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным транспортом (продолжение)

## Основные недостатки в работе железнодорожного транспорта по мнению грузоотправителей



## Наиболее значимые для грузоотправителей параметры перевозки



**Коммерческая инфраструктура рынка грузовых железнодорожных перевозок - система нормативных правовых и нормативных технических актов, определяющих порядок оказания и оборота услуг по перевозкам грузов железнодорожным транспортом и связанных с ними услуг, договорных отношений между участниками рынка этих услуг, обычаев делового оборота (включая порядок обмена информацией между участниками рынка), а также система институтов рынка, в совокупности обеспечивающие необходимые условия для оборота услуг инфраструктуры, услуг по перевозкам грузов и повагонным перевозкам грузобагажа и иных, связанных с ними услуг, образуют коммерческую инфраструктуру рынка грузовых железнодорожных перевозок и связанных с ними услуг.**



# *Коммерческая инфраструктура рынка грузовых железнодорожных перевозок*

- **Организованные торги, работающие по утвержденным правилам. В 2012 году ФАС России с участием ОАО «РЖД», представителей крупнейших грузоотправителей, операторов, проведены «модельные торги», которые показали работоспособность торговой площадки вагонов.**
- **Требуется создать Совет рынка грузовых железнодорожных перевозок, который на принципах «сорегулирования» готовит предложения по изменению нормативно-правовых актов в части, касающейся учета расширяющихся рыночных отношений, в замещение хозяйственно-административных отношений, закрепленных в ФЗ от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», Правилах перевозок, утвержденных Минтрансом России (Правила рынка VS Правил поведения).**

# Актуальность создания Коммерческой инфраструктуры рынка

## ПРОБЛЕМЫ:

Значительная часть услуг по перевозке грузов выходит из-под тарифного регулирования.

Формирующийся рынок уникален и характеризуется большим количеством участников

Усложнение конфигурации взаимодействия участников при сохранении устаревшей нормативно-правовой базы

Существует риск подмены интересов всех участников рынка интересами его отдельных субъектов. (Пример СРО)

## РЕШЕНИЕ:

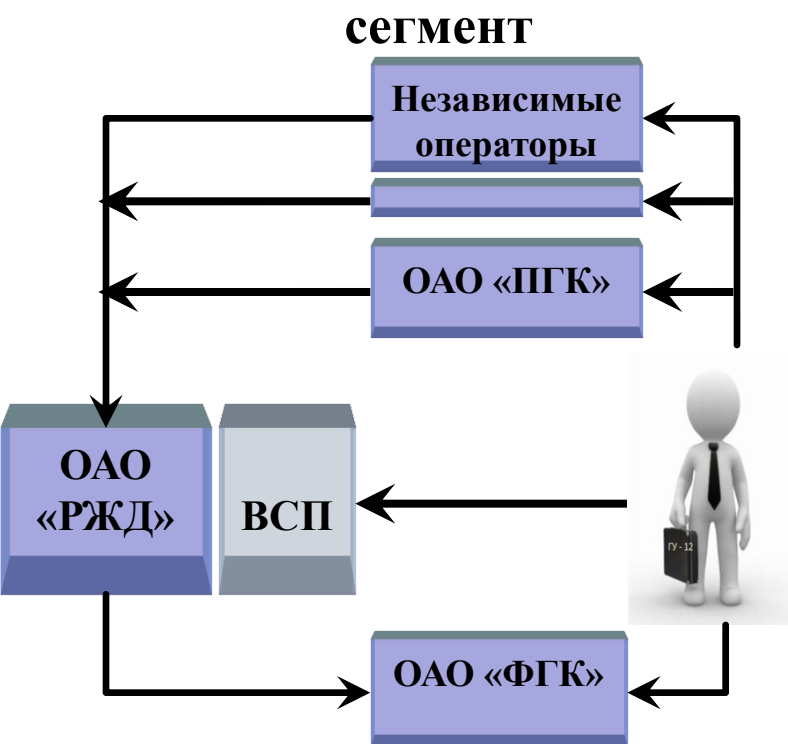
Создание коммерческой инфраструктуры рынка железнодорожных перевозок на многопалатной основе с участием представителей государства.

Соблюдение баланса интересов грузоотправителей, операторов, перевозчиков и владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта при формировании модели рынка грузовых перевозок.

Формирование справедливой системы рыночного ценообразования и оптимизация расчетов между субъектами рынка путем создания его коммерческой инфраструктуры

# Организованная торговля услугами в сфере железнодорожного транспорта

## Существующий «Внебиржевой» сегмент



Начнется работа не по регулируемым ценам (тарифам), а по индикаторам цен организованных торгов, в том числе:

- Цен перевозки;
- Услуг предоставления вагонов, локомотивов, путей необщего пользования.

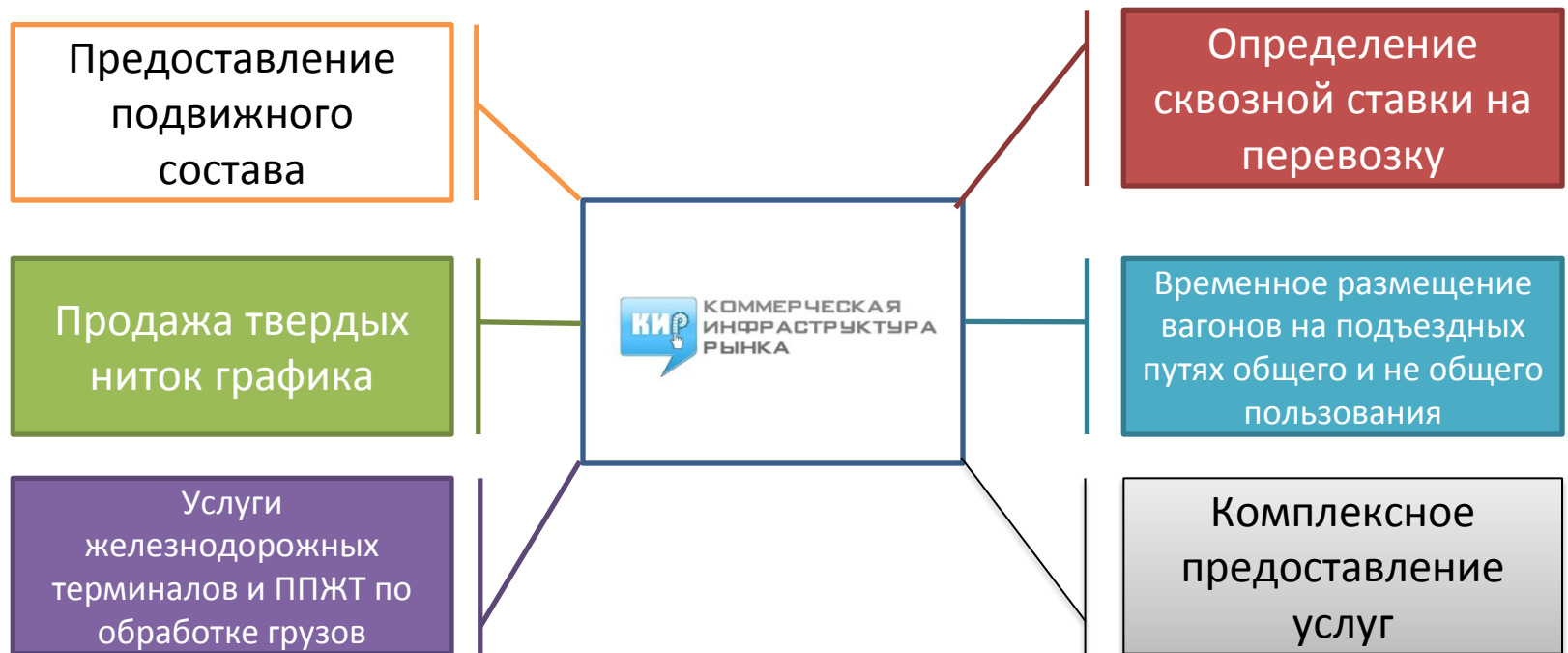
Перевозчик; грузоотправители

## Сегмент организованных торгов





# Структура торговой площадки КИР

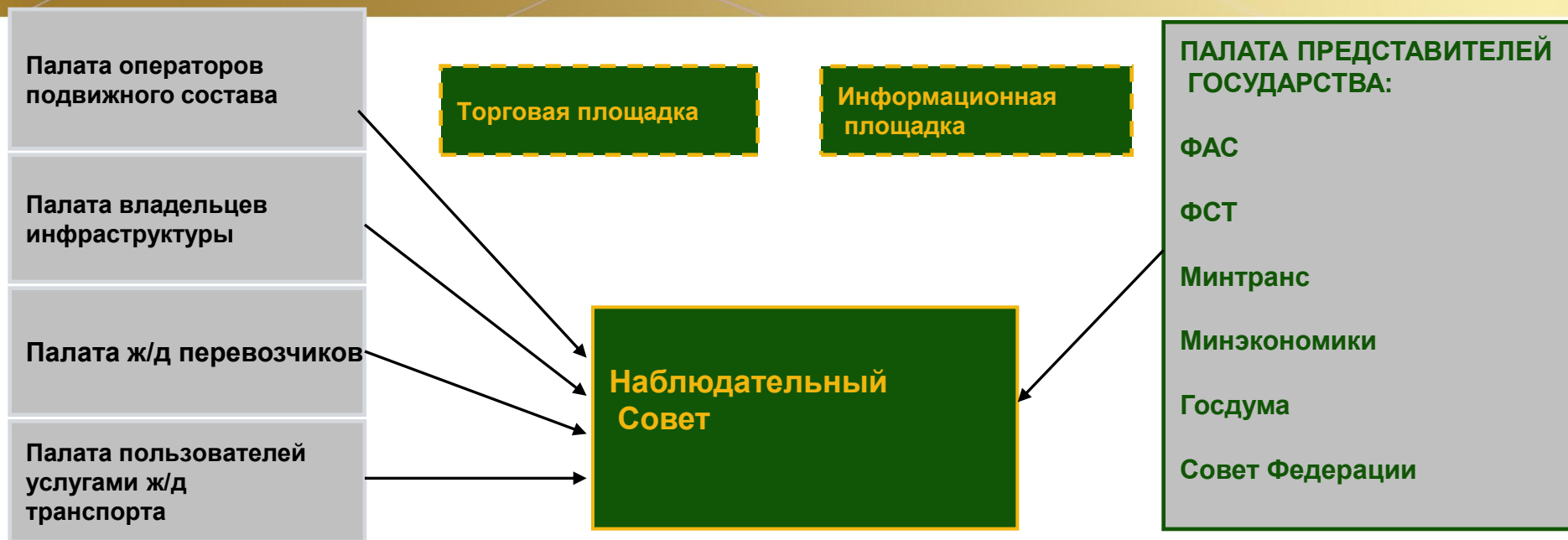


# *КИР - универсальный институт торговли различными видами ресурсами в сфере организации железнодорожных перевозок*

**На платформе КИР может развиваться коммерческая инфраструктура различных рынков, например:**

- рынка предоставления вагонов («торговая площадка вагонов») и, как производная от этого рынка, либо как самостоятельный элемент – рынок долгосрочной аренды вагонов;**
- рынка предоставления путей общего и необщего пользования для размещения вагонов («торговая площадка услуг по «отстою вагонов»);**
- рынка локомотивной тяги (в долгосрочной перспективе, после либерализации этого рынка);**
- рынка экспедиторских услуг (который может быть интегратором услуг с «соседних» рынков, например вагонного, с добавлением дополнительных иных услуг);**
- рынка услуг по ремонту вагонов, торговли годными или забракованными деталями или запчастями и др.**

# Состав участников Коммерческой инфраструктуры рынка



## Принципы формирования Палат и Наблюдательного Совета:

1. Палаты формируются по принципу «одна палата для каждой группы участников рынка».
2. Количество членов каждой Палаты не ограничено и не влияет на число голосов в Наблюдательном Совете.
3. Наблюдательный Совет формируется из представителей палат при соблюдении баланса интересов между покупателями (6 членов) и продавцами (по 2 члена от каждой палаты) услуг ж/д транспорта.
4. Государство имеет своих представителей в Наблюдательном Совете (по 1 члену от каждого органа власти).
5. Каждая палата, а также представители государства имеют право вета, которое преодолевается 2/3 от общего числа голосов в Наблюдательном Совете.

# ***Необходимость законодательного закрепления созданий коммерческой инфраструктуры рынка***

- 1. Ликвидация инвентарного парка подвижного состава требует изменения нормативно-правового и ценового регулирования в виду ограниченных возможностей государственного контроля в сфере рыночных отношений субъектов хозяйственной деятельности**
- 2. Отсутствие регулирования приведет к ущемлению интересов мелких продавцов услуг железнодорожного транспорта крупными и фактической монополизации рынка отдельными «игроками»**
- 3. Меры антимонопольного воздействия могут оказаться не достаточно эффективными в виду длительности/сложности процедуры их реализации**
- 4. Необходимо создать систему *СОРЕГУЛИРОВАНИЯ* взаимодействий участников рынка на базе некоммерческой организации, обеспечивающей соблюдение баланса интересов продавцов и покупателей при участии федеральных органов исполнительной власти**
- 5. Для объединения большинства участников рынка в рамках организации, которая возьмет на себя функции коммерческой инфраструктуры рынка необходима соответствующая мотивация, особенно для крупных «игроков» на первоначальном этапе**
- 6. Данную задачу может решить только государство путем законодательного закрепления обязанности субъектов рынка создать/участвовать в работе оператора торговой системы (биржи) и других организаций коммерческой инфраструктуры рынка услуг ж/д транспорта.**

# *Необходимость внесения изменений законодательства в сфере железнодорожного транспорта*

## **Изменения в закон № ФЗ-17 от 10.01.2003 «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»**

<b>Цель изменения</b>	<b>Статья закона</b>
Определение принципов сертификации услуг перевозчиков грузов железнодорожным транспортом	Статья № 6, пункт 5 дополнительный
Определение правовых основ формирования товарных рынков в сфере железнодорожного транспорта в целом и железнодорожных перевозок грузов, в частности	Новая статья. № 7 <sup>1</sup>
Определение правовых основ саморегулирования и сорегулирования условий оборота услуг по перевозкам грузов железнодорожным транспортом	Новая статья. № 7 <sup>2</sup>
Определение порядка выделения из общей массы услуг, оказываемых субъектом (субъектами) естественной монополии в сфере грузовых железнодорожных перевозок, таких услуг, оборот которых фактически осуществляется в условиях конкуренции, в том числе, при наличии доминирования некоторых субъектов	Статья 8, п. 11, дополнительный
Определение порядка дерегулирования тарифов (цен) на услуги, оборот которых осуществляется не в естественно-монопольной, а в конкурентной сфере	Статья 8, п. 12, дополнительный
Определение правовых основ реализации услуг по перевозкам грузов железнодорожным транспортом и связанных с ними услуг при помощи организованных торгов	Новая статья. № 8 <sup>1</sup>
Определение понятия «гарантирующего перевозчика» применительно к оказанию услуг по перевозкам грузов, оборот которых осуществляется в конкурентном сегменте рынка	Статья № 12, пункт 5, дополнительный

# Необходимость внесения изменений законодательства в сфере железнодорожного транспорта (продолжение)

## Изменения в закон № ФЗ-18 от 10.01.2003 «Устав железнодорожного транспорта РФ»

Цель изменения	Статья закона
Определение порядка распределения среди перевозчиков (квотирования) объемов перевозок грузов, не относящихся к конкурентному сегменту рынка, в случаях ограничения грузоотправителей в доступе к услугам по перевозкам железнодорожным транспортом в связи с установлением регулярного грузового движения	Статья № 11, абзац 35, дополнительный
Включение варианта заключения договора перевозки между перевозчиком и грузоотправителем на основании сделки, заключенной по оферте перевозчика, в том числе, с помощью организованных торгов	Статья № 11, абзац 36, дополнительный
Включение варианта предоставления грузовых вагонов оператором во фрахт перевозчику на основании сделки, заключенной при помощи организованных торгов	Новая статья № 11 <sup>1</sup>
Включение варианта занятия железнодорожных путей общего, а также железнодорожных путей необщего пользования временно не используемыми грузовыми вагонами, не принадлежащими владельцам указанных путей, на основании сделки, заключенной при помощи организованных торгов	Новая статья № 11 <sup>2</sup>
Определение основных признаков перевозок грузов регулярными грузовыми поездами (регулярного грузового движения). Включение в перечень вариантов железнодорожных отправок грузов «отправок в составе регулярного грузового поезда»	Новая статья к действующему закону № 13 <sup>1</sup>
Определение правовых основ предоставления ресурсов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования для осуществления перевозок грузов регулярными грузовыми поездами (для регулярного грузового движения)	Статья № 50, абзацы 10, 11, 12, 13 дополнительные



# *Необходимость внесения изменений законодательства в сфере железнодорожного транспорта (продолжение)*

## **Изменения, предлагаемые в Положение об Общем тарифном съезде транспортников**

Нормы Положения	Цель изменения
Цели проведения Тарифного съезда	Целью Тарифного съезда является, в том числе, обеспечение всестороннего рассмотрения вопросов, связанных с формированием коммерческой инфраструктуры рынка перевозок и связанных с ними услуг
Охват Тарифным съездом отраслей транспортно-дорожного комплекса	Тарифные съезды могут созываться, в том числе, и по отдельным отраслям транспортно-дорожного комплекса (железнодорожному, морскому, речному, автомобильному, авиационному видам транспорта, а также строительству объектов транспортной инфраструктуры)
Порядок созыва Тарифных съездов	Тарифные съезды созываются Министерством транспорта РФ

# План мероприятий по созданию НП «Совет рынка железнодорожного транспорта» (НП «Совет РЖТ»)

№ п/п	Содержание мероприятия	Ответственные исполнители
1	Формирование Рабочей группы по созданию НП «Совет РЖТ».	Минэкономразвития РФ, Минтранс РФ, ФАС России, ОАО «РЖД», Национальная ассоциация транспортников, др. заинтересованные организации и компании
2	Привлечение финансирования работ по созданию НП «Совет РЖТ» за счет средств заинтересованных организаций и объединений предпринимателей.	Минэкономразвития РФ, Минтранс РФ, ФАС России, ОАО «РЖД», ОПORA РОССИИ, АСКОП, др. заинтересованные организации и компании
3	Учреждение и регистрация НП «Совет РЖТ».	Организации и компании, выступающие учредителями НП «Совет РЖТ»
4	Формирование палат и рабочих органов НП «Совет РЖТ», прием новых членов.	Организации и компании, выступающие учредителями НП «Совет РЖТ»
5	<p>Разработка и реализация программного комплекса для отработки организованных торгов и внебиржевых торгов на площадке НП «Совет РЖТ» в том числе:</p> <p>а) Разработка алгоритмов (сценария) имитационных торгов на площадке НП «Совет РЖТ» на товарных секциях организованных торгов и внебиржевых торгов.</p> <p>б) Отработка, проверка и сдача программных комплексов, имитирующих торги услугами по перевозкам грузов и иными связанными с ними услугами на товарных секциях НП «Совет РЖТ».</p> <p>в) Учреждение площадки НП «Совет РЖТ».</p>	ФАС России, Национальная ассоциация транспортников, ОАО «РЖД», НП «Совет РЖТ»
6	Разработка организационных документов и регламентов работы исполнительных органов НП «Совет РЖТ».	НП «Совет РЖТ»
7	Разработка и согласование изменений в План мероприятий по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок.	Минэкономразвития РФ, Минтранс РФ, ФАС России, НП «Совет РЖТ»

## *Рецензия проекта*

Модуль «Временное размещение вагонов на подъездных путях необщего пользования» направлен на предоставление информации о всех имеющихся подъездных путях на территории РФ и позволяет забронировать их емкости, с последующим подписанием договора на отстой вагонов. Грузовладельцу, в свою очередь, модуль позволит оперативно получить информацию о ближайшем к необходимому месту погрузки/выгрузки порожнем подвижном составе, находящемся на пути необщего пользования.

*Тестовая версия модуля уже доступна по следующему адресу:*

[rb.kirrail.org](http://rb.kirrail.org)

*Доступ через мобильные устройства:*



# Структура модуля

Логика программного продукта построена по примеру уже существующих интернет-услуг, таких как продажа авиабилетов, бронь номера в гостинице или покупка товаров в интернет магазинах, что уже очень давно используется широким кругом людей для покупки услуг.

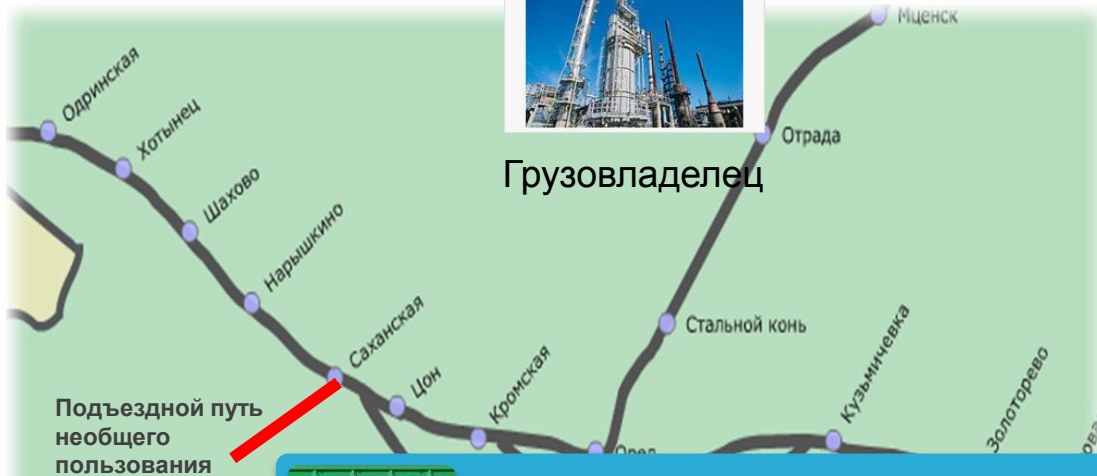
Исходя из этого, основной критерий модуля при его создании – легкость в работе, доступность.



# Основа модуля: интерактивная карта железных дорог



Грузовладелец



Полувагонов на пути:  
- 60 единиц



Платформ на пути:  
- 10 единиц



Зерновозов на пути:  
• 15



Итоговая информация:  
• Вагономест занято 85  
• Вагономест свободно 40 ([Забронировать места](#))

Карта является первоочередным меню для грузовладельцев. С ее помощью, они с легкостью могут посмотреть загруженность близлежащих подъездных путей и найти необходимый для погрузки тип подвижного состава.

Владельцы подвижного состава с помощью карты смогут определить ближайший к их вагону путь необщего пользования и приобрести емкость на отстой вагона.

# Преимущества пользования модулем



**Владелец подвижного состава**



Упрощенный поиск путей



Актуальность информации по ценам за услугу



Прозрачность рынка



**Грузоотправитель**



Сокращение тарифа за порожний пробег



Минимальное расстояние для подачи вагона



Свободные подъездные пути грузоотправителя от подвижного состава, не имеющего грузовой базы



**Владелец подъездных путей**



Дополнительная площадка для продажи услуг



Мониторинг и улучшенное восприятие рынка



Согласование подвода вагона в отстой в упрощенном режиме



В условиях падения грузовой работы на сети, предоставляется возможность выполнять работы по подаче и уборке подвижного состава



**Владелец инфраструктуры общего пользования имеет возможность создать условия для временного элиминирования с сети излишнего вагонного парка**



## *Выводы*

Коммерческая инфраструктура рынка - эффективный механизм сорегулирования производства, оборота услуг по перевозкам грузов, обеспечивающий недискриминационный доступ заинтересованных организаций на рынок для ведения предпринимательской деятельности, механизм защиты и развития конкуренции на данном рынке, а также механизм адекватного технического, тарифного и антимонопольного регулирования товарных рынков в сфере железнодорожного транспорта.

# СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

---



[fas.gov.ru](http://fas.gov.ru)



[emc.fas.gov.ru](http://emc.fas.gov.ru)

---



FAS-book



@rus\_fas & @fas\_rf (eng)



fasovka



anticartel.ru



international@fas.gov.ru