

# «Мы всегда чем-то интересуемся, мы везде свой нос суем»

28 сентября 2017, 18:52

Глава **ФАС** Игорь **Артемьев** о международном положении и грабеже в торговых сетях

В последние месяцы **Федеральная антимонопольная служба (ФАС)** инициировала или подхватила множество резких дискуссий вокруг серьезных изменений правил работы во многих отраслях — от громких тарифных споров железных дорог, портов и аэропортов до монополии на услуги такси. Параллельно на повестке дня встало несколько крупных сделок. Необходимость такой активности и позицию службы по наиболее актуальным вопросам “Ъ” аргументировал руководитель **ФАС** Игорь **Артемьев** (часть ответов см. также в “Ъ” от 20 сентября).

— Китайская CEFEC приобрела 14% акций «Роснефти». Направлялось ли в **ФАС** ходатайство о покупке, нужно ли одобрение правительственной комиссии по иностранным инвестициям?

— Нам ведь важно, не сколько процентов акций покупается. Мы всегда смотрим две вещи. Это формальный контроль — 50% плюс 1 акция, или негативный формальный контроль — 25% плюс 1 акция. А еще есть такая категория, как акционерное соглашение. Теоретически можно иметь 13% акций, но если заключается акционерное соглашение, что эти 13% могут иметь те же полномочия, что и 25% плюс 1 акция, то такие сделки будут так и расцениваться. Мы сейчас еще не можем точно сказать о структуре всей сделки. По критериям доли сделка проходит. Но нам нужно, чтобы нам показали акционерное соглашение. Если там будет написано условие, которое определяет ведение компанией предпринимательской деятельности, негативный или позитивный контроль, то нужно будет выносить это на правительственную комиссию. Потому что «Роснефть», безусловно, является стратегом. В любом случае мы пока изучаем эту сделку.

— **ФАС** собирает позиции ведомств по покупке долей в нефтесервисной Eurasia Drilling Company (EDC). Какие требования будут к претендентам — Schlumberger и Mubadala?

— Международная ситуация ухудшается, а у нас EDC — одна из крупнейших компаний. И она занимается сервисными контрактами, обслуживает буровые и добычу нефти. Налоги от добычи нефти составляют более половины бюджета России. Предположим, завтра кто-нибудь в Вашингтоне примет решение об очередных санкциях. И, чтобы не потерять капитал, акционеры прикажут Schlumberger останавливать работу в России. Это риск для страны.

Если бы у нас была хотя бы какая-нибудь уверенность в том, что американские партнеры будут вести себя предсказуемо, я имею в виду Госдепартамент США, то мы могли бы на это пойти. Кстати, когда в прошлый раз эта сделка обсуждалась, ситуация была гораздо лучше. Мы же договорились по основным параметрам, но в тот момент изменилась экономическая конъюнктура, и они уже сами были рады, что эту сделку не будут заключать. Они вышли из переговорного процесса тогда сами. Сейчас ситуация такая, что против России почти каждый месяц вводятся новые санкции. Поэтому правительство РФ

и размышляет о том, что неплохо было бы сохранить все это в российской юрисдикции либо в распоряжении более дружественной страны, чем США.

Я очень уважаю компанию Schlumberger, в частности за независимую позицию, которую они демонстрировали, они очень хорошие специалисты, и я уверен, что они должны работать на российском рынке. Но отдать им такой значительный кусок рынка в этих условиях рискованно.

— В той же логике и сделка Halliburton и «Новомета»?

— В той же самой примерно.

— А сделки по вхождению, например, Mubadala или каких-нибудь китайских компаний?

— Сейчас на правительственной комиссии по иноинвестициям больше сделок одобряется с восточными инвесторами. Если западные компании хотят уступить свое первенство на рынке России, то это произойдет. Сейчас проходят большие сделки с Китаем, Индией, Катаром, с компаниями из других государств.

— По нефтесервисным активам тоже?

— Конечно, они же вкладываются. Вспомните о сделке индийских инвесторов с «Роснефтью», о прошедших сделках с китайскими госкомпаниями.

— Сделка между «Яндексом» и Uber по объединению сервисов такси в России и соседних странах еще ожидает одобрения **ФАС**?

— Мы смотрели доли, они не являются раздражающими, поскольку десяток компаний работает в России на этом рынке. И если и будет предписание, то оно будет касаться каких-то особенностей прозрачности рынка, раскрытия информации, возможно, вопросов безопасности потребителей. Но к этой сделке мы также относимся положительно, можно сказать, что в принципе она будет одобрена, но, в каком виде, нужно смотреть.

— Но эксперты и участники рынка говорят, что подобные сделки почти всегда в среднесрочной перспективе приводят к стабилизации или даже повышению цен.

— Если мы установим, что есть угроза конкуренции, мы выдадим предписание, и тогда они должны будут его выполнять. Тем самым мы избежим роста цен. Если, несмотря на наше предписание, рост цен будет происходить, то мы просто выпишем штраф. Но, скорее всего, если рынок конкурентный, не понадобится ни первое, ни второе. Потому что конкуренты в этом случае получают преимущество.

— Может ли в случае с «Яндексом» и Uber возникнуть не прямое манипулирование ценой — например, за счет увеличения пикового времени и удорожания услуги?

— Это называется «недобросовестная конкуренция», ст. 14 предусматривает за это отдельное наказание. Узнаем — расследуем, накажем за это. Это, кстати, никак не зависит от доли. Можно иметь 1%, но, если вы занимаетесь недобросовестной конкуренцией, за это предусмотрен штраф.

— Минфин опубликовал разработанный по поручению вице-преьера Аркадия Дворковича законопроект о переводе в рубли инфраструктурных тарифов. В нем

сохранена возможность привязывать тарифы в рублях к валютному курсу. В чем логика? Чтобы иметь бенчмарк в рублях?

— Все страны борются за то, чтобы было все номинировано в национальных валютах. Пересчеты могут быть, колебания. Но все хотят привлечь иностранцев, проходящих с большими капиталами, к покупке нацвалюты, чтобы она была средством платежа. От этого очень много плюсов для государства. Валюта становится более прочной. Нужен мощный внешний триггер, чтобы российские города превращались в финансовые столицы.

— Вы уже заявляли, что вопрос по переходу на рублевые расчеты в портах будет решаться индивидуально и некоторым проектам, имеющим валютные кредиты и направляющим средства на инфраструктуру, дадут полтора-два года отсрочки. Как будет проходить отбор проектов?

— Отсрочки будут, но они должны быть обоснованными. Президент правильно сказал: жесткий запрет с 1 января. Но если стивидор валютную выручку вложил в инфраструктуру, мы будем это учитывать. А если деньги ушли в офшоры, о какой отсрочке можно говорить? У нас уже в принципе есть понимание, кто может получить отсрочку. Но мы будем ждать обоснованности позиций при необходимости такой отсрочки от портов.

— В отрасли заявляли, что переход на рублевые тарифы поставит под вопрос реализацию новых портовых проектов («Лавна», «РМП-Тамань»). Вы видите эти риски?

— Не вижу. Всегда есть компании-конкуренты, готовые инвестировать. И если они занимают сегодня хорошую нишу здесь, они должны это ценить. Это небольшая проблема сегодня — купить рубли. Там, где есть конкуренция на рынках, там всегда придут конкуренты. Уважающая себя компания, являющаяся брендом на мировом рынке, выполнит эти требования, тем более что такие требования есть по всему миру.

— По поручению Аркадия Дворковича **ФАС** должна оценить конкуренцию в морских портах в 2015–2017 годах. Как идет реализация поручения, что уже сделано?

— Мы этим занимаемся. Проводим анализ: кто конкурирует, с кем, у кого какая доля, какой тариф должен быть обоснован. Кроме того, наши наблюдения показывают, что порты-нарушители государству практически ничего не платят — ни налоги, ни за причальные стенки. Кто-то уже позаботился о том, чтобы создать им режим преференций. Почему, интересно?

— Но **ФАС** еще недавно поддерживала исключение портов из списка естественных монополий. Как это коррелируется с текущей политикой, которая говорит скорее о возможной делиберализации отрасли?

— Исключение из списка естественных монополий — это как раз либерализация. Кстати, одно не мешает другому. Есть добропорядочное поведение, а есть недобросовестная конкуренция, а иногда даже злоупотребление доминирующим положением либо картели. Поведение отдельных субъектов не должно нам мешать проводить важные реформы.

Центральная наша идея на ближайшие годы — кардинальное изменение закона о естественных монополиях 1995 года. Согласно нему, естественные монополии считаются таковыми по виду деятельности. Добыча и транспортировка газа, электроэнергия и так

далее. Мы полагаем, что не стоит выделять естественные монополии из общего блока монополий. Они таким образом любят себе привилегии устанавливать. Кроме того, из этого старого закона родились закон о газоснабжении и другие антиконкурентные законы.

Мы хотим дать очень простое определение: естественными монополиями являются только те монополии, которые имеют линейные протяженные сетевые объекты, и строительство параллельных систем является экономически невыгодным. Тогда получается, что не весь «Газпром» считается естественной монополией, а только труба, не все электрическое хозяйство, а только сети. И никакие порты и аэропорты ими считаться не будут. У нас очень большой госсектор, а при выводе ряда компаний из реестра они будут подлежать полной или частичной приватизации. Это выгодный, инвестиционно привлекательный бизнес. Мы так уменьшаем в ВВП доли госкапитала и госструктур, убираем чиновников. Как в энергетике сделали в свое время, и генераторы принадлежат частным компаниям. Разве это плохо?

— Но тогда и «Газпром» придется делить...

— Почему делить? Можно трубу внутри него выделить. Никто никого не хочет расчленять, как некоторые выражаются. Чем быстрее мы примем главу в законе о конкуренции, которая введет такой принцип с соответствующим реестром, тем быстрее мы будем уходить от избыточного госрегулирования, освободим компании. Можно ожидать хорошего притока инвестиций в эти сферы.

— Под эту реформу тогда подпадает и ОАО РЖД.

— Рельсы, шпалы, мосты и системы безопасности — это можно считать естественной монополией, а все остальное — вагоны, локомотивы и так далее — это другое. Это тоже надо постепенно передавать в частные структуры. Плохого в этом я ничего не вижу. Просто сегодня хочется некоторым гражданам, которые управляют этими «естественными» монополиями, сохранить монополизм на смежных рынках. Охватить собою все.

— В этом году тариф на транспорт газа для независимых производителей не был проиндексирован, хотя **ФАС** настаивала на этом. Не изменена и методика расчета тарифа, которую критикуют и «Газпром», и независимые производители. Почему вы отказались от индексации?

— Во-первых, независимые производители не хотели повышения, обосновывая это тем, что «Газпром» за счет своей монопольной составляющей имеет много привходящих обстоятельств — в частности, для себя прокачку он осуществляет по более низким тарифам. Разделенного баланса нет, понять это до конца нельзя. Конечно, монопольная составляющая и расточительность самого «Газпрома» позволяют им так говорить. При повышении тарифов они могли бы быть поставлены в неравные условия. Иными словами, все знают, что «Газпром» не проводит серьезных оптимизационных мероприятий, расточителен, для себя создает внутренние преференции. Поэтому большинство ведомств, которые голосуют у нас на правлении тарифной службы, категорически возражало против повышения. В итоге мы согласились с этой позицией, дважды тариф не был повышен. Кроме того, мы, конечно, ориентируемся на netback по газу, который складывается довольно драматически; что с ценой на нефть происходит, вы тоже

понимаете... Поэтому мы в мае посмотрим, какая будет цена на нефть, посоветуемся с другими органами, у нас будет приниматься коллегиальное решение о том, стоит ли это делать. Не исключаю, что тариф может быть снова не проиндексирован.

— Пилотный проект по либерализации цен на газ в отдельных регионах в этом году, очевидно, уже не будет осуществлен. Почему он забуксовал? Насколько вы верите в либерализацию хотя бы оптовой цены для промышленности в ближайшие годы?

— Я в этот проект верю, но для того, чтобы он был запущен, нужно выполнить несколько условий. В частности, мы никак не можем принять новые правила недискриминационного доступа к газовой трубе. Приняты они и для нефтяной, и для нефтепродуктовой трубы, и к портовой инфраструктуре, и к аэропортовой, а по газу «Газпрому» удается их заблокировать. В рамках же этого проекта они обязались и подтвердили, что готовы такие правила принять. И они вместе с нами стали писать Сетевой кодекс, куда входит и этот вопрос. Также, конечно, нужно и обновить правила поставки газа, и вообще провести огромную предшествующую работу. Я как раз в этом случае «Газпром» не могу упрекнуть. Они весьма добросовестно вместе с нами в течение полутора лет занимаются разработкой документов. И подписание этих документов, принятие их правительством должно было предшествовать эксперименту. Это еще и при том, что этот эксперимент затронет только потребителей нового газа, а не традиционных потребителей НОВАТЭКа и других компаний.

— Вы не считаете, что пробуксовка подготовки нормативных документов — преднамеренная?

— Нет, я считаю, что «Газпром» в этом вопросе занимал правильную позицию. Да, мы спорили по деталям. Но мы в основном поддерживаем документы, которые были разработаны. Мы, кстати, договорились и о существенном увеличении объемов торговли газом на бирже со стороны «Газпрома». Я ездил к (главе «Газпрома». — “Ъ”) Алексею Миллеру, мы это обсуждали и договорились. Я считаю, что блокировка наших инициатив — это большая ошибка, поскольку беспокоюсь, как бы нам при определенных обстоятельствах не пришлось бы все это делать в авральном режиме.

— А сейчас понятны какие-то временные границы?

— Мне непонятны.

— Из-за многочисленных надбавок к цене стоимость электроэнергии в РФ для потребителей приближается к европейским уровням, хотя газ у нас дешевле. Не планирует ли **ФАС** ограничивать введение таких надбавок?

— Здесь проблема в том, что мы рассчитывали на растущую экономику — до того, как появились эти внешние проблемы, поэтому было построено много хороших, качественных новых мощностей. Эти новые мощности сейчас простаивают. И только сейчас мы снова выходим на промышленный рост. Цены оптового рынка нами не регулируются. Как только мы выходим на устойчивый промышленный рост, ситуация будет улучшаться. Что касается цен на газ, то они индексируются правительством значительно ниже инфляции.

— Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) просила вернуть регулирование тарифов в аэропортах Москвы. В АЭВТ указывали на «опережающий рост

цен» на топливо и аэропортовые услуги после дерегулирования ставок. **ФАС** готова вернуться к госрегулированию?

— Мы против этого. Мы и стивидорам не будем ничего возвращать. У нас в руках два способа регулирования: тарифное и антимонопольное. В случае с портами и многими аэропортами нам хватит одного — антимонопольного, этого достаточно. Поэтому в случае с авиаузлами, например с МАУ, повышения обоснованы и обусловлены предстоящими инвестициями, которые делаются в интересах самих авиакомпаний. А цена топлива увеличивается в пределах инфляции.

— В августе **ФАС** собиралась выяснить, почему цена авиабилетов не снижается, даже если на рейсе остаются свободные места. Проверка уже проведена? Почему возникли претензии к глобальным системам бронирования (GDS), это лишь аппарат для регулирования тарифов авиакомпаниями?

— Определенная монополизация этого рынка есть. У «Аэрофлота» 50% (рынка перевозок в РФ.— “Ъ”), и вы знаете, что мы не очень были довольны, когда им передавали маршруты «Трансаэро». Мы добиваемся, чтобы они возвращали маршруты, и так частично происходит.

Но нам кажется, что GDS получили широкое применение, потому что изначально были исключительно выгодны для авиаперевозчиков не только в технологическом, но и в ценовом плане. Они так запрограммированы, что приводят к росту стоимости билетов выше экономически обоснованного уровня. И я думаю, что авиакомпании пролоббировали их применение через ICAO и другие международные ассоциации перевозчиков, где подобные системы были одобрены как переход к прогрессу. Только никто, кроме тех, кто ими занимался, не понимал, что это будет означать ущерб для потребителей.

За три месяца вы покупаете билет. Он должен быть сравнительно дешевый. Потом, ближе к дате вылета, его стоимость начинает расти в соответствии со спросом. Когда остается неделя-день до вылета, редко кто покупает билеты. В основном это бизнесмены, которые берут бизнес-класс, но о нем сейчас речь не идет, мы его не регулируем. В этот период спрос на экономкласс падает в несколько раз, цена должна снижаться, но этого не происходит. В итоге 20% кресел улетают пустыми. Что это, как не монопольное поддержание цены доминирующим субъектом на рынке?

У нас есть подозрения, что помимо изначально заложенного в программах алгоритма, увеличивающего стоимость билетов, авиакомпании, настраивающие систему, закладывают дополнительное увеличение цены с выгодой для себя. Сейчас при помощи президента мы детально разбираем эти GDS, согласие на это нам дал «Аэрофлот», и мы это трактуем как факт, способствующий устранению возможного антимонопольного нарушения. После проведенного анализа мы выдадим свои рекомендации. Но мы не считаем, что сегодня у нас цены нормальные и в Крым, и в Калининград, и на Дальний Восток...

— **ФАС** регулярно проверяет авиакомпании, летающие на Дальний Восток, на предмет ценового сговора. Чем обоснованы претензии?

— У нас периодически возникают дела в наших территориальных органах, когда суды признают сговор по отдельным направлениям. Таких дел не так уж мало. Все время на

этом рынке что-то происходит. С другой стороны, рынок растущий. Авиакомпании улучшают качество, сервис во многом за счет той части, где есть конкуренция. Если говорить про Дальний Восток, надо понимать, что если **ФАС** что-то делает по картелям, то это не афишируется до финала. Мы вынуждены были сказать, что мы интересуемся этим регионом. Но мы всегда чем-то интересуемся, мы везде свой нос суем. Какие-то подробности будут известны, только если мы признаем картельный сговор, а это уже уголовная ответственность.

— Российские авиакомпании выступают за продление сниженного НДС на внутренних линиях. У **ФАС** уже есть понимание, какое решение будет принято, какую позицию поддерживает служба? Почему у железных дорог НДС обнулен до 2030 года, а у авиакомпаний нет?

— Трудно ответить на этот вопрос, иногда бывают парадоксальные меры. У железной дороги был дисбаланс, и им решили помочь. Нынешнее поколение руководителей ОАО РЖД предпринимает позитивные шаги. Но вообще, решение об обнулении было принято потому, что они потеряли свои грузы. Мы же не можем железную дорогу остановить. И тут есть два варианта — либо субсидировать из бюджета, либо давать льготы по налогам. Решили пойти по второму. А вот «Аэрофлот», наоборот, молодец — компания принесла 40 млрд руб. прибыли. Но продлевать льготы для НДС для авиакомпаний надо, чтобы не уничтожить межвидовую конкуренцию с ОАО РЖД.

— Будут ли выделены в этом году ОАО РЖД дополнительные инвестсредства в виде надбавки к тарифу или каким-либо другим образом?

— В прошлом году был кавалерийский наскок, когда железная дорога, с которой мы много и хорошо работали, внезапно вспомнила прошлое. Как лошадь, которая едет в одну сторону, а потом вспоминает, что у нее сарай с овсом остался дома, неожиданно она повернула и начала бежать в противоположную сторону. Это было непонятно. Потому что мы проработали с железной дорогой и предложили, как в энергетике, ввести специальный инвесттариф отдельных инвестпроектов.

Например, есть сетевой тариф, рост плюс 4%. Но, кроме того, закон позволяет вам, если вы строите ЛЭП до какого-то месторождения, вводить специальный инвесттариф, который будет касаться только платежей потребителей в ареале этой ветки. Мы предложили: давайте сделаем такой тариф. Общий железнодорожный тариф будет плюс 4% в этом году, но вот они делают обход Украины или какой-либо другой важный для государства проект, подвод к мосту на Сахалин и так далее. Давайте разрешим под контролем правительства вводить здесь специальный инвесттариф. Потому что у них нет денег, а государству это надо сделать сейчас. Тогда потребители всего этого ареала должны заплатить 4% плюс инвесттариф. Кто будет платить? Юрлица, потому что они будут пользоваться этой веткой. Физлица — подумаем. Поэтому мы разработали и внесли в правительство акты, позволяющие вводить инвестиционный тариф для железной дороги. Ничего нового. Мы в прошлом году сделали так для ЖКХ — для тепла, воды, водоотведения.

— А как будет решаться проблема с недостаточной пропускной способностью на подъезде к новой ветке?

— Подъезд входит в стоимость. Эту часть тоже можно посчитать. Плюс есть общий

тариф.

— Но теоретически инвестор должен получать приоритетный доступ к своей инфраструктуре...

— Конечно.

—... но не должен получать приоритетного доступа к путям общего пользования.

— Даже на новой инфраструктуре они не должны иметь приоритетного доступа через некоторое время. Когда они все закончат и введут пути в промышленную эксплуатацию, будут действовать правила недискриминационного доступа.

— То есть инвестиционной надбавки к тарифу в том виде, как в этом году, в 2018 году не будет?

— Я не знаю, это председатель правительства решит. Мы категорически против и тогда были против. Это было бы несистемное решение.

— А take-or-pay в договорах с грузоотправителями вы поддерживаете?

— Я не уверен, что это правильно. Я не думаю, что это вообще хороший механизм — механизм закабаления монополией потребителей. Поэтому там, где от этого можно уходить, нужно уходить к большей экономической свободе. Иногда, в некоторые периоды, это может быть правильно. Но в целом это скорее плохо, чем хорошо.

— Планируются ли изменения в тарифный прейскурант 10–01 — основной тарифный документ ОАО РЖД?

— Мы договорились с главой ОАО РЖД Олегом Белозеровым и его командой, что мы делаем и до конца года сделаем первый скелет нового прейскуранта 10–01 с полной перебалансировкой тарифов. Сегодня прейскурант превратился в эксклюзивные тарифы для отдельных хозяйствующих субъектов.

Мы, во-первых, хотим убрать все эксклюзивы, необоснованные преференции. Во-вторых, еще больше детализировать тариф под экономические основы. Ситуация изменилась. Немного налоги поменялись, мировая конъюнктура меняется. Я очень уважаю угольную отрасль, но железная дорога не может все время возить уголь себе в убыток. Вообще, ни один груз не должен перевозиться в убыток: пусть на 0,00001%, но должна быть положительная рентабельность. Иначе это не рынок. Сегодня весь убыток железной дороги — это уголь. Но получается, что ОАО РЖД и через него государство субсидирует угольную отрасль — по социальным ограничениям, и это правильно. Но нужно постепенно вырывать на более здоровые экономические отношения. В 2016 году мы настаивали на небольшом повышении тарифов на уголь и в этом году будем — также на небольшом, тем более что мировая конъюнктура выросла.

— Если новая концепция прейскуранта 10–01 будет представлена в конце года...

— Она уже есть.

—... он еще не заработает в 2018 году?



— Конечно, не заработает. Мы его напишем, начнем широкое обсуждение вместе с железной дорогой со всеми отраслями. Вот, помните, была тема про «Совет рынка» (железнодорожной отрасли.— “Ъ”)? Нам очень нужен «Совет рынка» как раз для согласования таких вопросов. Нам нужно, чтобы все отрасли слышали, что их ставят примерно в одинаковое положение, что никто не пытается за их спиной осуществить межотраслевое перекрестное субсидирование. Чтобы они сидели за одним столом и могли задать все неприятные вопросы и на все получить ответ. Хотя было поручение президента о формировании «Совета рынка»... Но теперь придется опять собирать мнения с каждого по отдельности, опять будут необоснованные слухи.

— Вы не вернетесь к идее «Совета рынка»?

— Я обязательно вернусь.

— С обязательной электронной торговой площадкой по предоставлению вагонов?

— Это другая история. Мы с железной дорогой ее создали. Хорошая вещь. Самое главное, что, если вы сейчас заходите на эту электронную площадку ОАО РЖД, вы, минуя всех чиновников, выходите на сайт, заводите свой личный кабинет, указываете свой маршрут за пять дней, переводите аванс, и вам подают в точку, указанную вами, ближайший вагон — не ваш, а ближайший.

— Но там же из участников пока лишь Федеральная грузовая компания (ФГК), принадлежащая ОАО РЖД?

— Сейчас уже и ПГК (Первая грузовая компания Владимира Лисина.— “Ъ”) в систему дает вагоны, и другие операторы. Конечно, надо ее наполнить. Но компании теперь не с чиновниками имеют дело, а с роботом — переводят деньги, и им автоматически система через ОАО РЖД направляет в нужный час вагон туда, куда попросили. Порожний пробег уменьшается, скорость перевозки растет, оборачиваемость вагонов вырастает, а это все равно, что удешевление перевозки на тонну. Мы два года убеждали железную дорогу, чтобы она за это взялась, они говорили, что это невозможно, а потом нашли у себя умельцев, сделали, молодцы!

— К вопросу о ФГК и марже железнодорожных операторов, против роста которой вы возражали. Есть ли в этом вопросе какие-то подвижки?

— Мы продолжаем говорить о том, что ситуация ненормальная. Поэтому мы ведем дело против ФГК, и будем вести, и постараемся их наказать и выиграть суды.

Вот как должна строиться система? Мы хотим, чтобы были операторы локомотивов, независимые от ОАО РЖД. И ФГК должна своими сотнями тысяч вагонов удерживать цену в разумных пределах в интересах потребителей. А откуда они должны брать деньги на это? А они должны получать соответствующий инвесттариф на перевозку, он должен быть экономически обоснованным.

— То, о чем вы говорите, распространяется на ФГК, потому что она крупная компания или потому что она аффилирована с ОАО РЖД?

— Потому что она крупная компания, у которой сотни тысяч вагонов, и, поскольку все выстраиваются за лидером,— это будет очень мощный рыночный регулятор. Имея 25%

парка, когда весь он идет под низкие ставки, ты удерживаешь цену. А что было? ФГК первой на рынке подняла цену, операторы следом повышают цену. ФГК увела это в заоблачную сферу: было 560 руб. за вагон в сутки, стало 1,2 тыс. руб. Весь рынок ушел следом. Потом мы удержали рост тарифа на уровне 4%. Но разве это волнует потребителя, когда цена предоставления так значительно повысилась? Поэтому **ФАС** возбуждает дело.

— А когда будет решение?

— Скоро. Будет суд, и мы надеемся их наказать.

— Возвращаясь к преискуранту 10–01: будут ли сейчас точечные изменения в нем, как в прошлом году?

— Могут понадобиться. Сейчас есть такая задача, я попросил коллег выделить неотложные составляющие. Например, сейчас обсуждался и не был принят правлением, но я надеюсь, что будет принят, измененный тариф на перевозку рыбы с Дальнего Востока рефрижераторными вагонами. Я считаю, что обоснованно его снизить, потому что железная дорога перевозила раньше 10 млн тонн, а сейчас — 3,5 млн тонн. Груз потеряли, везут другими способами. Пока перевозки рыбы не растут, нужно снижать тариф.

— Когда будут приняты эти точечные решения?

— Они будут приниматься регулярно и постоянно по мере необходимости. Комплексного введения — такого, чтобы сначала первая очередь, потом вторая, — такого не ожидаем. Мы хотим принять целый документ, но он может приниматься дольше, чем год. Мы стараемся обходиться без революций, но чистить надо очень сильно.

— Уже год как поправки к закону о торговле заметно сократили возможность ритейлеров брать бонусы с поставщиков продовольствия. Как вы охарактеризуете ситуацию и последствия его принятия?

— Мне кажется, что рынок постепенно адаптировался к этому закону, и я не вижу, чтобы кто-то фрондировал. Сети поняли, что с государством спорить бесполезно, потому что на его стороне и сила, и общественное мнение в лице потребителя. Народ считает, что его грабят в торговых сетях, а государство в лице депутатов с этим согласно. И был принят соответствующий закон. Вначале сети повозмущались, но сейчас они его в основном выполняют. Я уже президенту докладывал, что, в отличие от предыдущего закона, который 80% сетей нарушали, сейчас — всего 22%. То есть количество нарушений уменьшилось в четыре раза. Но они есть.

— А злостные нарушители есть?

— Нет, я бы не сказал, что есть рецидивы, скорее иногда из-за недоработанности самой администрации в разных филиалах в разных городах совершаются одни и те же ошибки. Поэтому мы учим торговые сети, говорим: разрабатывайте комплаенс к закону о торговой деятельности, обучайте ваши филиалы. Потому что иногда происходит нарушение в одном городе, а потом такое же в другом. Устраивайте разбор полетов сразу, потому что там минимальный штраф — 2 млн руб.

— Количество жалоб от поставщиков изменилось?

— Думаю, что да. Но все равно оно остается достаточно высоким. Дело в том, что среди жалобщиков следует разделять тех, кто действительно пострадал, и лузеров. Лузеры говорят: «А что, вы нам все обеспечьте. Я произвел помидор — пусть он выглядит как давно раздавленный, вы все равно должны его на свою полку положить». Таких граждан немало, но они есть везде, во всех странах. Именно они пишут нам наиболее пространные жалобы. Но мы их стараемся отличать.

— В Ростуризме заявляли, что планируют передавать в **ФАС** данные о демпинге туроператоров. Вы видите какие-то основания для дополнительного надзора над отраслью?

— Нужно, чтобы они знали законодательство: антидемпинговое расследование проводит не **ФАС**, а Минпромторг. Они это умеют делать. Если речь идет о монополюно низкой цене, то мы можем этим заниматься, но, в отличие от монополюно высокой цены, там есть очень жесткое условие применения ст. 7 (ФЗ о конкуренции.— “Ъ”): требуется, чтобы нарушитель применил эту монополюно низкую цену так, чтобы компания при этом была устранена с рынка.

Интервью взяли Наталья Скорлыгина и Анастасия Веденеева