

ПРОТОКОЛ № 2

**заседания Совета по барьерам по итогам рассмотрения вопроса о
наличии барьеров входа на товарные рынки оптовой и розничной
реализации угля**

08 февраля 2024 года, 12:00

г. Петропавловск

СОСТАВ СОВЕТА ПО БАРЬЕРАМ:

Иванов О.А. – Председатель Совета, Хамзин М.В. – заместитель
Председателя Совета, Алиппаев А.А., Жаркова О.В., Ухов А.Н., Харбедия
О.О., Рахимов Б.К., Мендеев Р.З., Тасболат М.А., Бухонин И.В., Казанцев
А.В., Абиев Е.А.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

Рассмотрение и принятие мер по устранению барьеров входа на
товарные рынки оптовой и розничной реализации угля

ТАКЖЕ УЧАСТВОВАЛИ:

Заместитель руководителя Территориального подразделения
Национальной палаты предпринимателей РК «Атамекен» по Северо-
Казахстанской области - *Казиев Женис Абаевич*,

Руководитель отдела Управления энергетики и ЖКХ акимата СКО
Островская Евгения Викторовна (далее Управление энергетики);

Представители следующих субъектов рынка реализации угля:

- 1) ТОО «Қызыл-ту Көмір»
- 2) ТОО «ТЭК «Альянс Жолы»
- 3) ТОО «ЮНА- LTD»
- 4) ТОО «Отын LTD»
- 5) ТОО «Логистика вагонов и цистерн»
- 6) ТОО «Север Энерго Уголь Снаб»
- 7) ИП «Жылу»
- 8) ИП «Стандарт»
- 9) ТОО «ПромИнвестУголь»

ПО ВОПРОСУ ПОВЕСТКИ ДНЯ:

Председатель Совета Иванов О.А. открыл заседание Совета по
барьерам при Департаменте, доложив вопрос повестки дня.

СВЕДЕНИЯ О НАЛИЧИИ (ОТСУТСТВИИ) БАРЬЕРА:

Заместитель руководителя ДАЗРК по СКО Алиппаев А. сообщил
следующее.

ДАЗРК по СКО во исполнение протокольного поручения Председателя
АЗРК от 08.01.2024 года, а также в рамках рассмотрения писем Управления
энергетики (письма от 11 января 2024 года № 36.6-10/16-И, от 15 января 2024 года

№ 36.6-10/37-И) касательно повышения цен на уголь востребованных марок, ДАЗРК по СКО проведен анализ состояния конкуренции на товарных рынках оптовой и розничной реализации угля в границах Северо-Казахстанской области за период с июля 2023 года по 15 января 2024 года.

По результатам анализа антимонопольным органом установлен круг субъектов рынка, осуществляющих данный вид деятельности (25 субъектов) в разрезе районов области, проанализирована динамика повышения цен, а также изучены факторы повлиявшие на рост цен.

Так установлено, что повышение цен на коммунально-бытовой уголь связано со следующими факторами:

- биржевые расходы, рост вступительных взносов, размера ежегодных членских взносов, размера вознаграждения брокеров;

- рост ж/д тарифов и аренды вагонного парка. Взыскание сумм за услуги, которые фактически не оказываются (маневровые работы, охрана в пути следования);

- отсутствие локомотивов на станциях выгрузки и как следствие штрафы от собственников вагонов за простой вагонов. На практике, один локомотив обслуживает шесть станций;

- грабёж в пути следования вагонов. По сортовому углю недостача доходит до 5-6 тонн с вагона. В то же время при отправлении вагонов, ЖД исправно взыскивают суммы за охрану в пути следования, хотя по факту никакой охраны на вагонах нет;

- подорожание стоимости дизтоплива, повышение цен на запасные части, увеличение налоговой нагрузки вследствие увеличения МРП и МЗП, введение дополнительных отчислений по ОПВ, повышение стоимости содержания ж/д тупиков в следствие увеличения стоимости строительных материалов и услуг организаций, осуществляющих ремонт и контроль за состоянием полотна железной дороги;

- расходы на услуги банков второго уровня, так комиссия при обслуживании по QR составляет 0,95 %, это практически 200 тенге за тонну, комиссия по Каспи RED 10 %.

- ежегодное повышение фонда оплаты труда.

Вместе с тем, по итогам анализа выявлен барьер, а также ряд проблемных вопросов и рекомендаций по их решению.

Барьер:

Основные объемы угля уходят в руки одних и тех же брокеров и дилеров. Более того, с каждым разом субъектам рынка все труднее становится выигрывать на торгах свои минимальные объемы, необходимые для поддержания положительного баланса предприятия. Иные альтернативные способы приобретения шубаркольского и каражыринского угля отсутствуют. Обязательство разрезов продавать уголь через биржи фактически отрезало угольных операторов от доступа к углю вне биржи. Но в то же время, не обеспечена прозрачность проведения торгов, нет справедливого распределения угля, по результатам торгов целые регионы могут остаться без угля. Появляются фирмы которые беспрепятственно выигрывают на бирже большие объемы угля, а затем объезжают тупики с просьбой сдать им в аренду тупики для конвертации незаконно приобретенного угля на биржах.

Решение:

Запретить АО «Шубарколь Комир» проведение так называемых основных торгов, где разыгрываются основные объемы угля между аффилированными с собственниками разрезов оптовыми фирмами (происходит узаконивание посредников). Далее от этих оптовиков уголь

распределяется между аффилированными с разрезами угольными операторами, которые из-за этого имеют доминантное положение на рынке угля, имея неограниченный доступ к объемам угля и подвижному составу в пиковое время спроса на уголь. Также к ним поступает почти весь объем сортового угля. В то же время локации данных тупиков не позволяют охватывать им все регионы, что создает напряженность с углем вне зоны их охвата. Как правило, в пиковый период спроса АО «Шубарколь Комир» не отгружает уголь в адрес неаффилированных с ними операторов, что фактически монополизировало рынок продаж угля данной марки. Аналогичная ситуация с разрезом «Каражыра».

Довести до 50% объем продаж на секционных торгах. Обеспечить прозрачность торгов, используя более продвинутое программное обеспечение, исключая влияние заинтересованных лиц на результаты торгов. Так как государственные органы не смогут обеспечивать прозрачность торгов если не будет прозрачной платформы проведения торгов, защищенной от вмешательства извне во время торгов. Используемая сейчас на УТБ «Астана» платформа на базе программы 1С непрозрачна, так, из информации предоставленной субъектами рынка, имеются видеодоказательства задержки времени при проведении торгов программа приостанавливается, что не дает шансов выиграть лот.

Проблемные вопросы

1. Дефицит подвижного состава

Проблемным вопросом практически все субъекты рынка указывают на нехватку подвижного состава для перевозки угля, что не дает возможность отправить разрезам уголь до тупиков и влечет несвоевременную поставку, кроме того, отсутствие локомотивов на станциях выгрузки и как следствие штрафы от собственников вагонов за простой вагонов, так например на практике один локомотив может обслуживать до шести станций.

В частности, слабое обеспечение вагонным парком является основной причиной отсутствия угля на тупиках в осенний период. Вагоны распределяются между разрезами непрозрачно через определенных экспедиторов, которые в свою очередь преследуют цель получения сверхприбыли. Далее на разрезах вагоны в первую очередь отгружаются в аффилированные с ними тупики. При этом, согласно информации субъектов рынка, у угольных разрезов «шубарколь» и «каражыра» имеется собственная сеть тупиков. Так например, в условиях дефицита вагонов, АО «Шубарколь комир» уже отказывает в приеме заявок на сентябрь у операторов выигравших лоты на бирже.

Рекомендация:

Необходимо обеспечить справедливое распределение подвижного состава между разрезами, исключив «непродуктивных посредников» в виде транспортно- экспедиционных компаний, которые как правило аффилированы с руководством АО «НК КТЖ», либо с самими разрезами. Распределение вагонов должно исключить человеческий фактор и связанное с этим коррупционные риски, в том числе рассмотреть возможность введения программного обеспечения, направленного на объективное распределение вагонного парка.

Для увеличения количества вагонов на внутриреспубликанских направлениях задействованных в перевозке угля, необходимо ограничить на сентябрь октябрь месяц выход вагонов принадлежащих АО «КазТемирТранс» в экспортных направлениях.

2. Неэффективность деятельности ВЖДО

Вызывает вопрос деятельность ТОО «Военнизированная железнодорожная охрана», являющееся дочерним предприятием АО «НК «КТЖ ГП».

По пути следования вагонов, уголь элементарно разворовывается. Так, согласно сведениям поставщиков, по сортовому углю недостача доходит до 5-6 тонн с вагона. В то же время при отправлении вагонов, ЖД исправно взыскивают суммы за охрану в пути следования, хотя по факту никакой охраны на вагонах нет, фактически ВЖДО не выполняет возложенных обязанностей по обеспечению сохранности грузов.

Рекомендация:

-Пересмотреть подход по определению предприятия, которое будет обеспечивать безопасность и сохранность груза, а именно рассмотреть возможность внесения в порядок закупок АО ФНП «Самрук Казына» поправок в части определения данного предприятия на конкурсной основе, с исключением участия в конкурсных процедурах дочерней организации в лице ВЖДО.

Также, Алиппаев А.А. добавил, что ранее в рамках рабочего совещания касательно проблемных вопросов в деятельности АО «КТЖ ГП», один из субъектов рынка указал на взимание АО «КТЖ-ГП» двойных сборов за подачу-уборку вагонов (*приказ Президента АО «КТЖ-ГП» от 24.06.2016 года № 383-ГП*), так например взимается сбор отдельно за подачу и отдельно за уборку вагона, в то время как данная услуга является единой.

При этом, в регионах отсутствует единая практика толкования требований данного приказа.

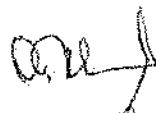
Так например, со слов представителя субъекта рынка, Транспортной Прокуратурой Костанайской области в июле 2023 года внесено представление об устранении нарушений законодательства, в части незаконности данных сборов и обязало АО «КТЖ-ГП» вернуть предпринимателям незаконно взысканные средства.

Вместе с тем, представитель НПП «Атамекен» Казиев Ж.А. отметил важность вышеуказанных предложений, а также рекомендовал Совету для оперативного и эффективного решения проблемных вопросов связанных с ж/д транспортом, взаимодействовать с Транспортной Прокуратурой СКО.

РАБОЧЕМУ ОРГАНУ (СЕКРЕТАРЮ СОВЕТА):

1. Подготовить протокол настоящего заседания Совета и представить его на утверждение Председателю Совета не позднее 12 февраля 2024 года.

Председатель Совета



Иванов О.А.

Секретарь Совета



Исентаева А.Т.