



[ENGLISH translation by Prompt Translator]

The most effective way is deregulation!

10.12.2008



The Russian railway industry is divided over proposals by Russia's Ministry of Transport to increase the wagon tariff component on mass cargo transportation and to remove from service 30,000 worn cargo wagons from inventory. News agency *Russian Railway Partner* interviews the **Chairman of American company Railroad Development Corporation, Henry Posner III**, for his reaction to these proposals.

[Q] Mr. Posner, what do you think of the idea to take out of service cars with an expired service life?

[A] The fact that cars are out of service suggests that, at least in the short term, the value has dropped significantly. The best way of determining the true value of the cars would be to offer them for bidding. The marketplace would then determine the value of the cars, which in some cases might be nothing more than as scrap.

[Q] The railway tariff in Russia is divided into a few components; one of them is the wagon's part—about 17%—depending on the type of cargo transported. The Ministry thinks that this part should be increased, especially for transporting of bulk cargoes (ore, coal, timber, etc.) to stimulate basic industries and economic growth. Do you think an increase in the carload component will be useful for market development and competition?

[A] In North America there is a fluid and pervasive market for freight wagons, facilitated by the fact that it is deregulated. In other words, the market dictates the value of a particular wagon based on a combination of factors ranging from demand for transportation of the commodities potentially transported in that wagon type to the relative scarcity or surplus of that wagon type.

While it is always dangerous to generalize, and while there is less specialization in the RZD fleet than North America's (for example, RZD's "polyvagon" is the equivalent of the North American gondola, open-top hopper, or bulkhead flat car depending on the traffic), market development and competition is best facilitated through deregulation of wagon charges.

While the Ministry is correct that higher wagon charges will stimulate increased capacity, it is important that this not be done in an artificial manner, otherwise a surplus of wagons would be the result. More important is that wagon tariffs be considered in conjunction with infrastructure tariffs, etc. so that the market does not become distorted with an over emphasis on wagon tariffs at the expense of infrastructure. Without infrastructure there is no point in having a wagon fleet.

[Q] Russia's wagon inventory is divided into 3 categories: (1) wagons belonging to RZD; (2) belonging to RZD's subsidiaries; and (3) belonging to private rail operators and freight owners. Wagonload tariffs in category 1 are regulated by authorities and the other two categories are only partially regulated (the wagon's part is flexible). The Ministry wants to sell the category 1 wagons to private companies by auction in lots of 30,000 wagons and transfer the unsold cars to a second cargo company. What is your opinion of this proposal?

[A] It is unfair to RZD for wagon tariffs to be only partially controlled, as this offers the worst possible scenario—the need to compete with private wagon owners, while at the same time being saddled with the least valuable

part of the fleet. By definition, anything unsold would not have a higher value than scrap, and it is hard to imagine how a second cargo company will succeed unless its core business is self-liquidation. An alternative would be to allow the second cargo company to bid in competition with private companies for wagons, and this would be an interesting test of the value of the second cargo company if its ultimate objective is a public flotation of its shares.

Interviewed by **Ivan Stupachenko**

<http://www.rzd-partner.ru/interview/2008/12/10/334694.html>

[Original article published in Russian]



Самый эффективный путь – дерегулировать!

10.12.2008



Предложения Министерства транспорта РФ по увеличению вагонной составляющей при перевозках массовых грузов, выведению из эксплуатации вагонов с истекшим сроком службы и распродаже инвентарного парка лотами по 30 тыс. единиц подвижного состава в интервью ИА «РЖД-Партнер.Ру» прокомментировал **председатель совета директоров американской Railroad Development Corp Генри Познер III (Henry Posner III)**.

– Господин Познер, как Вы относитесь к идее вывести из эксплуатации вагоны с истекшим сроком службы?

– Тот факт, что вагоны «просрочены», означает, что как минимум на ближайшую перспективу их цена будет значительно меньше, чем еще совсем недавно. Лучший способ определить настоящую стоимость таких активов – предложить рынку приобрести их через аукцион. Тогда вы узнаете их истинную ценность и получите ответ на свой вопрос. Догадываюсь, правда, что в некоторых случаях цена может оказаться не выше стоимости металлолома.

– Считаете ли Вы целесообразным увеличение вагонной составляющей при перевозке массовых грузов?

– В Северной Америке существует подвижный и ликвидный рынок аренды грузовых вагонов, в основном благодаря тому, что эта индустрия дерегулирована. Иными словами, рынок диктует цену того или иного вагона, она определяется комбинацией различных факторов – спроса на перевозку той или иной товарной группы, которую можно транспортировать в данном типе подвижного состава, до относительного дефицита или же избытка таких вагонов. В конечном итоге получается так, что вагонный «пул» более или менее соответствует потребностям индустрии, касается ли это количества единиц подвижного состава, или же конкретных его типов.

Оговариваясь, что обобщать всегда опасно и что в России принято оперировать более общими терминами, описывающими вагоны (например, то, что вы называете полувагоном, в Северной Америке может подойти к нескольким специализированным и отличным друг от друга типам подвижного состава), по моему мнению, лучшим способом стимулирования экономического роста остается обеспечение перевозочных мощностей, соразмерных потребностям национальной экономики. В нашем случае – иметь столько

вагонов, сколько нужно рынку. Проще и эффективнее всего достигнуть этой цели через дерегулирование вагонной составляющей.

Однако в то же самое время необходимо заметить, что хотя Министерство транспорта и право в том, что более высокая вагонная составляющая будет стимулировать прирост количества вагонов, важно понимать, что нельзя делать это искусственно. Иначе результатом станет переизбыток подвижного состава. Например, в США в эру дерегулирования, в конце 1970-х, наблюдался избыток инвестиций в крытые вагоны – это было результатом высокой вагонной составляющей и в итоге привело к тому, что только что произведенная техника отправлялась в металлолом.

Но важно и не допустить дисбаланса, чтобы не получилось так, что рост вагонной составляющей происходит за счет чрезмерного уменьшения в тарифе доли инфраструктуры: нет никакого смысла в инвестициях в подвижной состав при отсутствии путей и станций, которые обладают пропускной способностью, соразмерной с парком.

– Есть ли рациональное зерно в продаже инвентарного парка частным операторам и переводе нераспроданных вагонов в ОАО «Вторая грузовая компания»?

– Ситуация, при которой цены на услуги Российских железных дорог, конкурирующих с частными операторами, регулируются государством, по отношению к компании несправедлива. Но нераспроданные вагоны, по определению, будут иметь ценность, не превышающую стоимость металлолома. И мне очень сложно себе представить, как ВГК может преуспеть, если, конечно, ее основным бизнесом будут не операции по самоликвидации. Альтернативой обсуждаемому варианту, на мой взгляд, мог бы быть допуск ВГК к участию в аукционе вместе с другими операторами. А заодно это было бы хорошим рыночным тестом для компании, которая нацелена на публичное размещение своих акций.