

Анатолий Голомолзин: Мы должны создать организации и механизмы коммерческой инфраструктуры железнодорожного транспорта

23 апреля 2018, 17:22

Предоставление качественных услуг по перевозке товаров (грузов) железнодорожным транспортом является необходимым условием для развития экономик государств-членов ЕАЭС.

В рамках совещания по вопросу повышения транспарентности и прозрачности ценообразования на рынке оперирования и аренды вагонов, проведенном Министерством национальной экономики Республики Казахстан, эксперты обсудили имеющиеся инструменты по обеспечению грузоотправителей подвижным составом и направления развития услуг по железнодорожным перевозкам товаров.

Заместитель руководителя ФАС России Анатолий Голомолзин отметил: «Задачи государственной политики состоят в развитии цивилизованной конкуренции отраслей, в том числе транспортной, их комплексной модернизации. Незавершенность структурных преобразований в отрасли сдерживает приток новых инвестиций, внедрение инноваций и современных управленческих механизмов. Институциональные преобразования в железнодорожной отрасли в РФ начались еще в середине 1990-х и продвинулись достаточно глубоко».

По его словам, в результате реформирования железнодорожный транспорт приобрел следующую структуру: ОАО «Российские железные дороги» — владелец инфраструктуры общего пользования и единый общесетевой грузовой перевозчик; грузовые компании-операторы (более 1700), оказывающие услуги по предоставлению вагонов под перевозки грузов; компании дальних пассажирских перевозок (ОАО «Федеральная пассажирская компания», ОАО «Гранд Экспресс», ЗАО «ТрансКлассСервис», ОАО «Пассажирская компания «Сахалин», ООО «Тверской экспресс»); компании пригородных пассажирских перевозок.

Дерегулирование вагонной составляющей тарифа по грузовым перевозкам дало возможность обновить парк грузовых вагонов, привлечь в отрасль инвестиции на сумму более 1 триллиона рублей.

Также, в начале 2000-х Министерство по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства (МАП) разработало меры, как показала практика, высокоэффективные, по повышению гибкости тарифов на перевозки пассажиров в плацкартных вагонах и их дерегулированию в фирменных поездах, вагонах СВ и купе, а также в пригородных электропоездах повышенной комфортности. Рост тарифов допускался лишь при условии повышения качества услуг и наличия у пассажиров возможности выбора. В первую очередь были введены гибкие тарифы на поездки в

плацкартном вагоне. Они стали меняться в течение года в зависимости от спроса. Выше спрос — выше тарифы, и наоборот. Поэтапно было осуществлено дерегулирование дальних пассажирских перевозок, вначале в вагонах СВ и купе фирменных поездов, затем в купейных вагонах. В результате стал расти пассажиропоток, повысилось качество обслуживания, в периоды повышенного спроса деньги пассажиров пошли не перекупщикам, а железнодорожникам. Перевозки приобрели большую равномерность в течение года, а значит, и более равномерной стала загрузка подвижного состава. В дерегулированном сегменте была внедрена система динамического ценообразования, позволившая последние годы (с 2013 по настоящее время) ежегодно прирастать в объемах отправления пассажиров. Появление "Сапсанов" и "Ласточек", электропоездов повышенной комфортности не было бы возможным без институциональных реформ в сфере тарифного регулирования.

Сейчас в РФ вновь обсуждают Целевую модель рынка железнодорожных перевозок. И здесь важно отметить, что для эффективного функционирования и развития рынка железнодорожных перевозок необходимо создание коммерческой инфраструктуры рынка. Коммерческая инфраструктура рынка эффективно функционирует в нефтегазовом секторе РФ. Создание коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок должно обеспечить эффективные условия для оборота услуг инфраструктуры, услуг по перевозкам грузов и повагонным перевозкам грузобагажа и иных, связанных с ними услуг.

В 2015 году по инициативе ФАС России совместно с ФНС России и Банком России создан Биржевой комитет при ФАС России. Заседания открытые, участвуют представители государств-членов Евразийского экономического союза. Его основной задачей является развитие организованной торговли.

Биржевой рынок нефтепродуктов в России на сегодняшний день развит достаточно хорошо. Доля биржевых торгов нефтепродуктами составляет порядка 15-20% от общего объема поставок на внутренний рынок.

Развитие биржевого рынка требует формирования коммерческой инфраструктуры, а именно разработки и внедрения новых правил игры, появления организаторов торгов, клиринга, трейдеров, брокеров, маркетмейкеров и др.

К примеру, одним из ключевых элементов коммерческой инфраструктуры является деятельность оператора товарной поставки. "Транснефть" эффективно работает в рамках этого нового статуса.

Раньше это была производственная монополия, которая качала нефть по графику, утвержденному Минэнерго. С получением статуса оператора товарных поставок бизнес компании меняется: он становится современнее, сложнее. Организация современных средств учета, транспорта и хранения позволяют обеспечивать, например, поставку нефтепродуктов на вторые сутки, а обсуждается возможность поставки в режиме T+0. То есть поставка против платежа. Это уже новое качество спотового рынка наличного товара, это и совершенно иные расширенные возможности рынка производных инструментов.

Особое значение имеет работа на распределенном базисе продаж. Сейчас торги ведутся на базисе НПЗ, в некоторых случаях на объединенном базисе потребителей.

Возможность же отгрузки нефтепродуктов в любой точке системы магистральных нефтепродуктопроводов обеспечивает условия для прямой конкуренции всех нефтяных компаний на едином базисе продаж, расширяет возможности выбора у потребителей - участников биржевых торгов.

«Похожую схему мы обсуждаем и с "Российскими железными дорогами", СПбМТСБ, операторскими компаниями, грузоотправителями. Пока железнодорожный транспорт проигрывает трубопроводному. Судите сами: при среднем сроке поставки товара 20 дней неритмичность может составлять плюс-минус 20%, и никто не может прогнозировать, когда придет товар. Рынки нефтепродуктов волатильны, цены на них могут динамично меняться, и может возникнуть ситуация, когда товар на бирже продан по одной цене, а при получении цена уже будет совсем другая. В итоге, потери на неэффективном транспорте могут быть очень существенными», - рассказал Анатолий Голомолзин.

В настоящее время ФАС России обсуждает возможность работы железнодорожного транспорта в режиме конкурентного регулярного грузового сообщения. Топливо, проданное на бирже, может быть вывезено несколькими конкурирующими компаниями, работающими по расписанию на выделенных нитках графика на железнодорожной инфраструктуре. Цены на услуги по перевозке, на услуги по предоставлению подвижного состава могут быть определены в рамках организованных торгов. Регулярно публикуемые по результатам этих торгов котировки сделают ситуацию на рынке прогнозируемой и управляемой по всей цепочке продаж и логистики, в том числе и во внебиржевом сегменте.

«Наши предложения и инициативы имеют нормативное закрепление. Указ президента об основных направлениях государственной антимонопольной политики на 2018-2020 годы обязывает нас всех двигаться в направлении создания организаций и механизмов коммерческой инфраструктуры на железнодорожном транспорте. Результат работы зависит от объединения усилий всех участников рынка (операторов, грузоотправителей и др.) в рамках Совета рынка в сфере железнодорожных перевозок», - подчеркнул замглавы ФАС.