

Анатолий Голомолзин: Биржевая торговля меняет требования к качеству работы транспортных рынков

10 декабря 2018, 10:16

Об этом заявил заместитель руководителя ФАС России на XVI Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство»

В своем докладе Анатолий Голомолзин рассказал о том, каким образом может меняться рынок транспортных услуг в условиях происходящих изменений на сопряженных товарных рынках – на рынках, грузы с которых перевозятся всеми видами транспорта.

«Все мы прекрасно понимаем, что именно внедрение конкурентных механизмов в большей степени способствовало повышению эффективности деятельности транспорта. Задержки с проведением реформ в тех или иных сферах, напротив, препятствовали повышению эффективности работы транспортной сферы. Поэтапное дерегулирование и внедрение систем динамического ценообразования на пассажирском транспорте привело к тому, что уже несколько лет этот сегмент дает ежегодный прирост пассажирских перевозок с цифрами близкими к 10%. Дергулирование вагонной составляющей позволило ликвидировать дефицит подвижного состава и в течение 10 лет прирастать железнодорожным грузовым перевозкам на 3,5%. Развитие поездных формирований в контейнерных перевозках – это также сегмент, который прирастает с двузначными цифрами ежегодно, тот сегмент, который вписываясь в базовые направления реформ дает наибольший результат», - начал свое выступление замглавы ФАС.

Спикер сообщил, что в соответствии с Национальным планом развития конкуренции развивать российскую экономику предполагается в том числе с помощью организованной (биржевой) торговли, формирования биржевых и внебиржевых индексов цен, развития организованных торгов по отдельным секторам товарных рынков.

«В частности речь идет о нефти, нефтепродуктах, формировании как крупно-так и мелкооптовых сегментов биржевой торговли. Также речь идет о дерегулировании цен на транспортировку нефтепродуктов по магистральным нефтепродуктопроводам, о том, что изменения должны произойти и в сегменте транспортных услуг. Имеется ввиду также и развитие электронных систем транспортных услуг, уточнение содержания правил недискриминационного доступа в сферах железнодорожных перевозок и дальнейшее совершенствование механизмов взаимодействия участников транспортного процесса», - сказал он.

Замглавы ФАС добавил, что летом 2018 года Правительство Российской Федерации утвердило дорожные карты по основным отраслевым товарным рынкам. Дополнительно разрабатывается дорожная карта, направленная на развитие именно биржевой торговли:

«Биржевая торговля входит во все сегменты рынка, тем самым повышая прозрачность ценообразования на этих рынках, меняя характер экономических отношений на этих рынках. Это рынки нефти, сжиженных углеводородных газов, минеральных удобрений, леса, пиломатериалов, продуктов сельского хозяйства и многие другие».

Для координации этих действий в рамках Биржевого комитета, созданного совместно Банком России, ФАС России и ФНС России, разрабатываются программы, в соответствии с которыми консолидируются интересы всех участников рынка для получения согласованных решений по развитию указанных товарных рынков.

По словам Анатолия Голомолзина, в последнее время существенные изменения произошли на основных товарных рынках – зрелыми являются рынки нефтепродуктов, где 17,6 млн тонн или порядка 23 % от объема проданных на внутреннем рынке продуктов осуществляется в режиме биржевой торговли. Продано около 1,7 млн тонн мазута, более 0,5 млн тонн сжиженных углеводородных газов. Более миллиона кубометров леса и пиломатериалов продано в режиме биржевых торгов. Потенциал расширения биржевых торгов по этим позициям далеко не исчерпан, развиваются также биржевые торги по другим товарам.

Годовой оборот всех торгуемых на российских биржах наличных товаров доходит уже до 1 трлн рублей. Параллельно развиваются и рынки производных инструментов. Так, цифры по годовому обороту фьючерсными контрактами на индекс нефти марки Brent составляют уже более десятка трлн рублей. Ведется работа по развитию биржевой торговли российской нефтью марки Юралс.

«То есть все эти рынки стали работать в совершенно других условиях», - подчеркнул замглавы ведомства. - Формируются биржевые котировки, индексы цен внебиржевых сделок, индикаторы цен сопоставимых зарубежных рынков, которые публикуются на регулярной, как правило, ежесуточной основе. Это дает возможность организациям и предприятиям заниматься по новому маркетингом и управлять рисками с применением современных технологий ведения бизнеса».

Говоря о транспортной сфере спикер сообщил, что изменился характер работы организаций, осуществляющих транспортировку соответствующих товаров:

«Например, «Транснефть» имеет статус оператора товарной поставки. Компания является не только и не столько субъектом естественной монополии, она является организацией, которая работает по законодательству об организованных торгах и клиринговой деятельности. В результате с помощью этой компании есть возможность на распределенном базисе торговать нефтепродуктами, обеспечивая условия конкуренции между всеми НПЗ, которые подключены к системе магистральных нефтепродуктопроводов, с одной стороны. А с другой стороны, благодаря этому статусу компания начала предлагать услугу совершенно другого качества».

Анатолий Голомолзин уточнил, что если в стандартном режиме транспортировка нефти из пункта А в пункт Б осуществляется за 20 - 30 суток, то с применением финансовых механизмов Транснефтепродукта как оператора товарной поставки товар может

отгружаться на вторые сутки, то есть работать в режиме T+2.

«Сейчас мы проговариваем с «Транснефтью» возможность работы в режиме T+0, то есть поставка против платежа, - добавил спикер. – Понятно, что в этой ситуации условия конкурентоспособности данного вида транспорта по сравнению с другими видами транспорта качественным образом меняется. И если другие виды транспорта не реагируют на меняющуюся ситуацию, то они начинают естественным образом проигрывать в конкурентной борьбе».

Заместитель руководителя ФАС сообщил также об изменениях на рынке угля – речь идет о выстраивании на регулярной основе публикации индексов цен на уголь внутреннего и зарубежных рынков. Такие же изменения затронули и рынки зерна, минеральных удобрений, химической продукции.

Проблему конкурентоспособности железнодорожных сообщений замглавы ФАС обозначил так:

«Торги на бирже происходят в режиме равномерности и регулярности. Железнодорожный транспорт равномерности и регулярности, к сожалению, предоставить не может, и зачастую грузы начинают уходить на другие виды транспорта, например, на автомобильный. Сейчас речь идет о том, чтобы изменить режим работы и предлагать услугу в режиме регулярного грузового сообщения. Это позволит отрасли найти баланс интересов с потребителями. Только изменение качества услуги позволит железнодорожному транспорту быть конкурентоспособным».

ФАС России совместно с ОАО «РЖД», ЦФТО и СПбМТСБ сформировали рабочую группу, на которой эксперты обсуждают вопросы развития регулярного грузового сообщения и его интеграции в контур биржевых торгов.

«Мы рассчитываем, что эта работа пойдет по нескольким направлениям, по различным товарным позициям. В частности, сейчас мы проговариваем вопросы, связанные с нефтеналивными и лесными грузами. Если подобного рода изменения произойдут, то транспортные системы железнодорожной отрасли окажутся конкурентоспособными с другими видами транспорта. Это с одной стороны. А с другой, они будут соответствовать тем изменениям на товарных рынках, которые сейчас происходят в условиях организованных торгов на бирже», - заключил Анатолий Голомолзин.