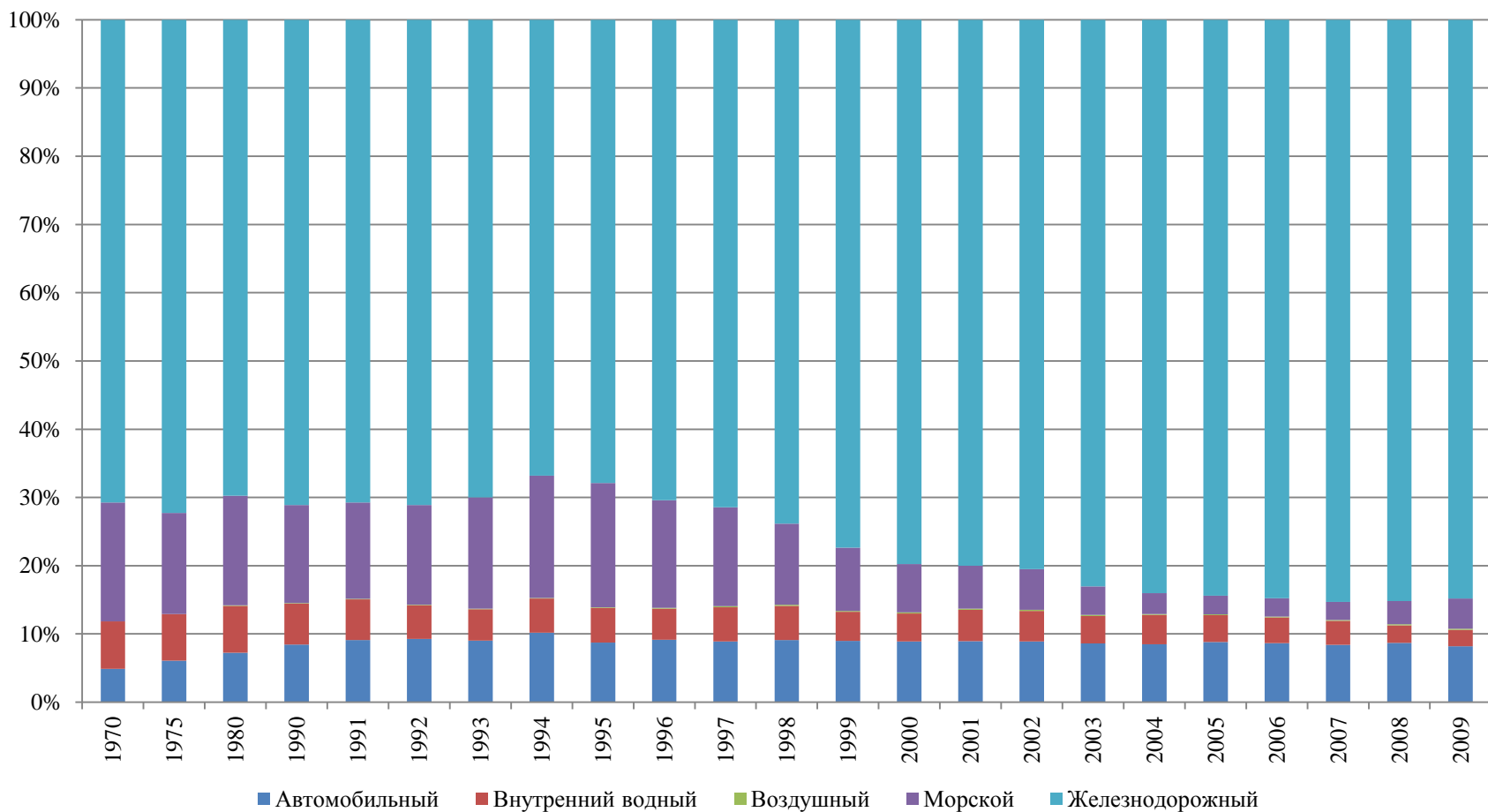


Последствия слабой конкуренции: количественные оценки для сектора грузовых железнодорожных перевозок

К.э.н. С.В. Голованова
НИУ ВШЭ – Нижний Новгород

Экспертно-аналитический доклад
“Последствия слабой конкуренции:
количественные оценки и выводы для
политики”

Доля транспортной работы по грузообороту видов транспорта, %.



Экспертно-аналитический доклад
“Последствия слабой конкуренции:
количественные оценки и выводы для
политики”

С 2003 г. в составе тарифа на грузовые железнодорожные перевозки выделены составляющие:

- плата за использование инфраструктуры железных дорог (инфраструктурная составляющая, 55%),
- плата за использование локомотивов (локомотивная составляющая, 30%)
- плата за использование вагонного парка железных дорог (вагонная составляющая, 15%).

По данным ОАО «РЖД» на 1 сентября 2011 года объем российского парка грузовых вагонов составил 1029 тыс. единиц. Из них:

- 99 тыс. (9,6%) – в собственности ОАО "РЖД";
- 360 тыс. (35%) – в собственности дочерних и зависимых обществ ОАО "РЖД";
- 570 тыс. (55,4%) – в собственности других владельцев.

Согласно этим данным ОАО «РЖД» имеет возможность оказывать прямое или опосредованное влияние на использование 44,6% парка грузовых вагонов России. Более того, практически весь специализированный подвижной состав инвентарного парка передан ОАО «РЖД» в уставной капитал и (или) долгосрочную аренду юридическим лицам, входящим в холдинг ОАО «РЖД» или контролируемых менеджментом ОАО «РЖД»

Дочерние и зависимые от ОАО «РЖД» компании – операторы железнодорожного подвижного состава: данные на декабрь 2011 г.

Компания	Зависимость от ОАО «РЖД» на конец 2011 г.	Характеристика парка грузовых вагонов
ОАО «Первая грузовая компания» (2007 г.)	доля ООО "Независимая транспортная компания" - 75% минус 2 акции; доля ОАО "РЖД" - 25% плюс 2 акции	Более 190 тыс. вагонов. В том числе специализированные: цистерны, цементовозы, минераловозы т др.
ОАО «Вторая грузовая компания» (2010 г.)	доля ОАО "РЖД" в уставном капитале 100%	Более 180 тыс. вагонов. Основная работа осуществляется с предприятиями угольной, горнорудной и металлургической промышленности
ОАО «Трансконтейнер» (2006 г.)	доля ОАО "РЖД" в уставном капитале 50%	лидер российского рынка по размерам парка <i>фитинговых платформ</i> (24 тыс.), осуществляет 50% всех железнодорожных <i>контейнерных перевозок</i> . Парк - 60 тыс. контейнеров.
ОАО «Рефсервис» (2005 г.)	доля ОАО "РЖД" в уставном капитале 100% минус 1 акция	более 7 тысяч <i>изотермических вагонов</i> (крупнейший оператор)
ЗАО «Русская тройка» (2004 г.)	доля ОАО «РЖД» - 25% плюс 1 акция; доля НПФ «Благосостояние» - 25% минус 1 акция; доля ОАО «Дальневосточное морское пароходство» - 50%	собственный парк <i>фитинговых платформ</i>
ОАО «Рейлтрансавто» (2007 г.)	доля ОАО "РЖД" в уставном капитале 51%; доля ООО «ТрансГрупп АС» - 49% акций	крупнейший собственник подвижного состава среди железнодорожных перевозчиков автотранспорта (2,5 тыс. специализированных <i>вагонов-автомобилевозов</i>)
ЗАО «Русагротранс»	Учредители: ОАО «Первая грузовая компания» и ООО «Русская транспортная компания»	30 тыс. специализированных <i>вагонов-зерновозов</i> .

Группы лиц в составе ОАО «РЖД» и его дочерних компаний – операторов железнодорожного подвижного состава, включенные ФАС России в Реестр хозяйствующих субъектов с долей на рынке более 35%

Группа лиц	Рынок, на котором выявлено доминирование / доля группы лиц на рынке / дата включения в Реестр
ОАО "РЖД" и ОАО "Рефсервис" (доля ОАО «РЖД» - 100%)	Услуги по предоставлению транспортных средств для перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов / доля более 35% / 3 апреля 2009
ОАО «РЖД» и ОАО «Первая грузовая компания» (доля ОАО «РЖД» на тот момент - 100%)	Услуги по предоставлению полувагонов для перевозок грузов насыпью и навалом железнодорожным транспортом общего пользования / доля более 50% / 15 сентября 2010
ОАО "Российские железные дороги" и ЗАО «Русагротранс» (один из учредителей – ОАО «ПГК»)	Услуги по предоставлению специализированного подвижного состава для перевозки зерновых грузов железнодорожным транспортом общего пользования / доля более 50% / 03 июня 2009
ОАО «РЖД» и ОАО «ТрансКонтейнер» (доля ОАО «РЖД» - 50%)	Рынок погрузочно-разгрузочных (крановых) работ с универсальными контейнерами (грузами в универсальных контейнерах) и услуг по хранению универсальных контейнеров (грузов в универсальных контейнерах), выполняемые на местах общего пользования (железнодорожных станциях, открытых по параграфам 5, 8, 10 Тарифного руководства № 4) / доля более 50% / 27 сентября 2011

- Количество просроченных капитальным ремонтом путей остаётся значительным – более 20% (более 20 тыс. км на конец 2010 г.) от общей протяжённости железнодорожных линий
- Доля протяженности контактной сети, превысившей нормативный
- срок службы, постоянно растёт. Свыше 50% контактной сети на электрофицированных линиях с высокой интенсивностью перевозок эксплуатируется с превышением срока службы (более 40 лет).
- Доля стрелочных переводов за пределом нормативного срока службы остаётся высокой и превышает 20%.
- Доля магистральных тепловозов с истекшим сроком службы в период 2004-2010 гг. выросла в 9,7 раз, аналогичная доля в парке маневровых локомотивов выросла в 1,5 раза.

Взаимосвязь между относительной развитостью инфраструктуры автомобильных и железных дорог и величиной инфраструктурной составляющей ж/д тарифа.

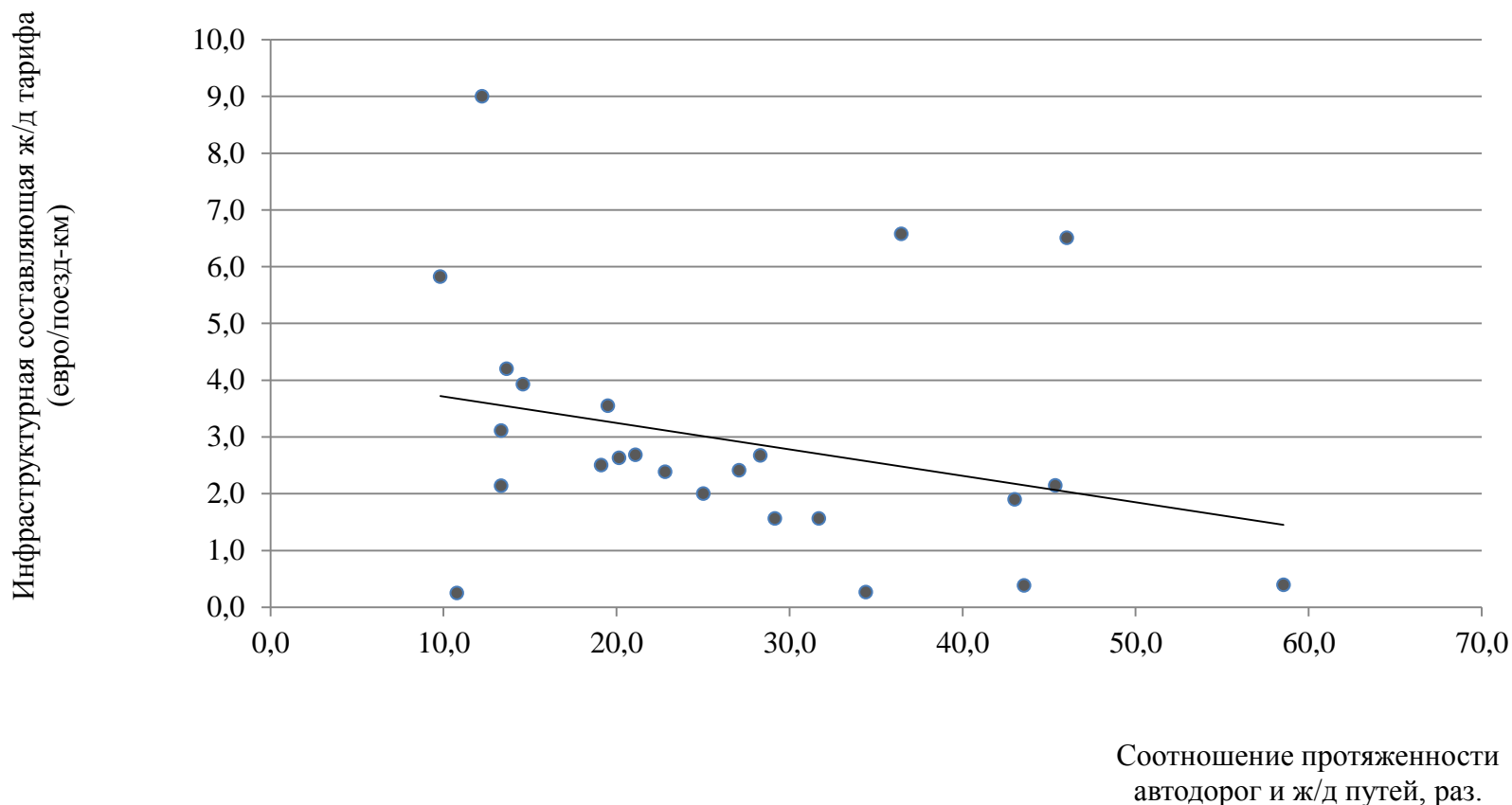
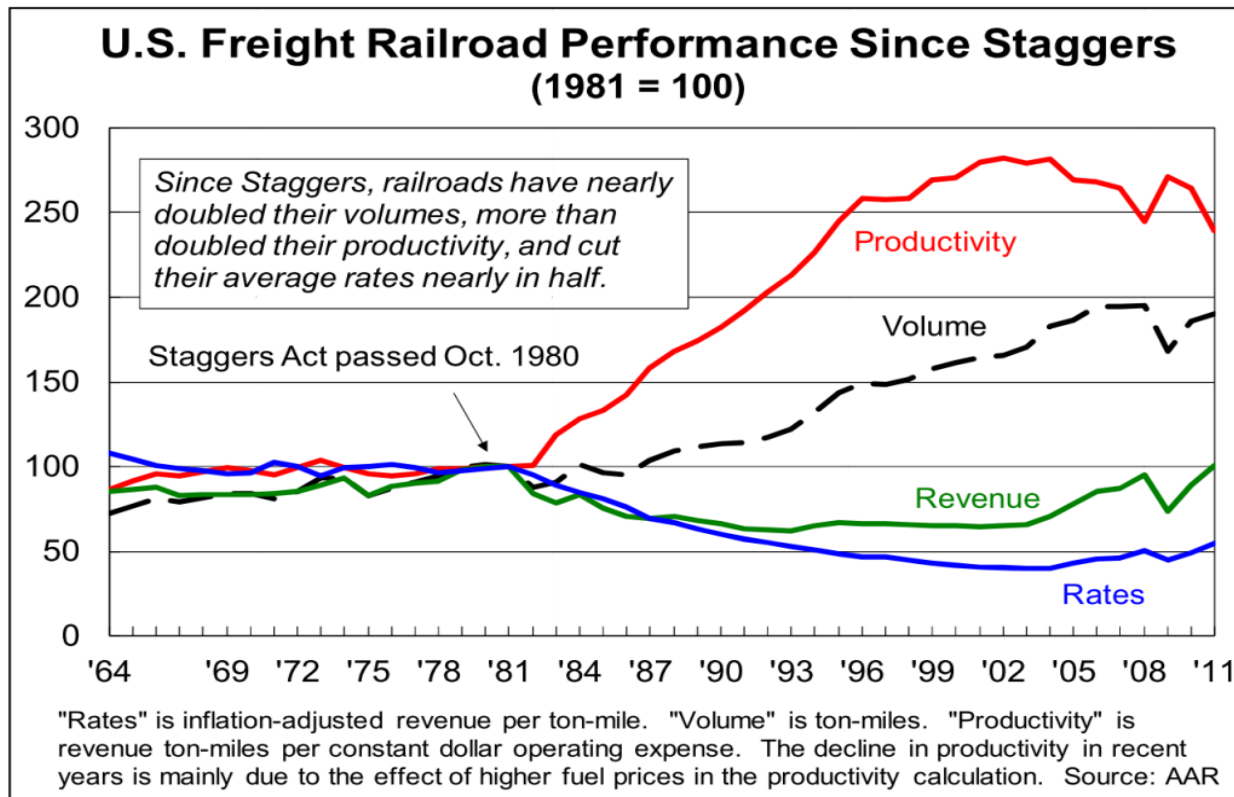


Схема «узких мест» на инфраструктуре ОАО «РЖД» в 2010 г.



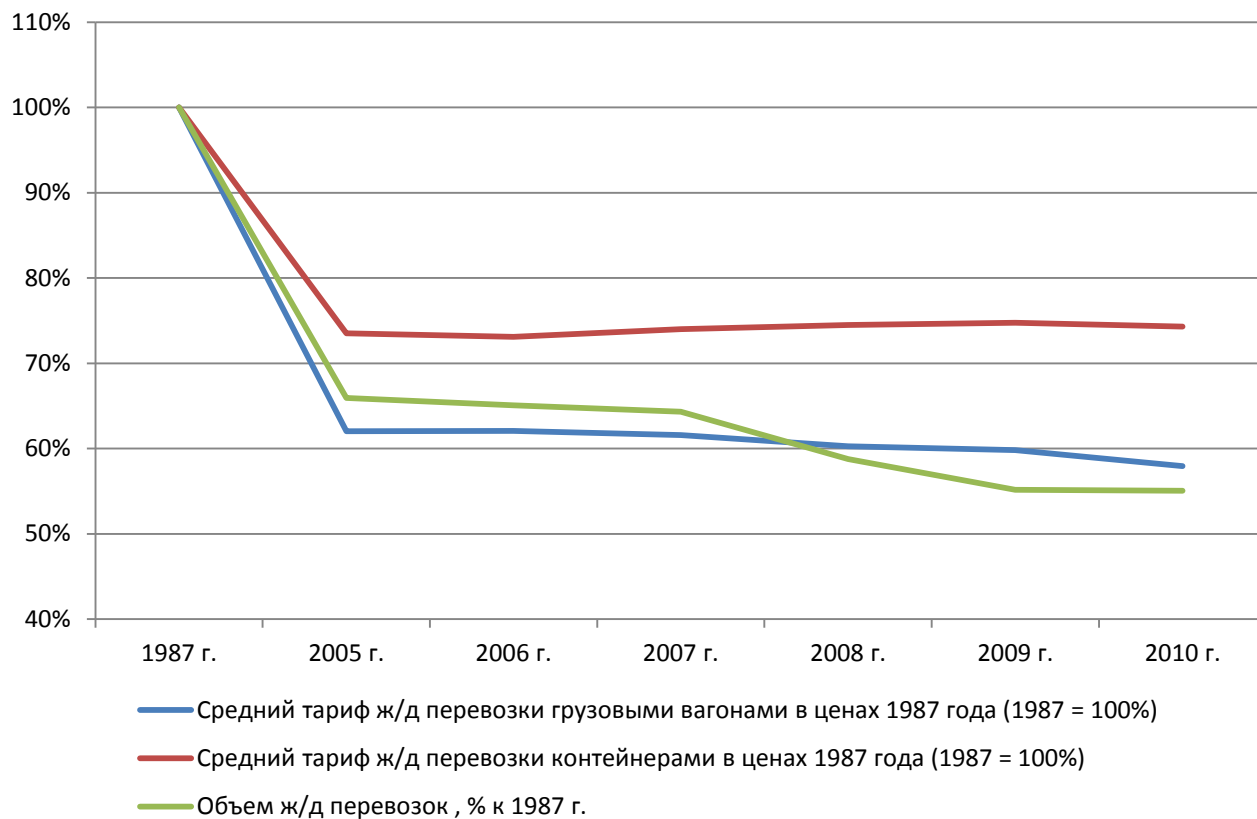
Экспертно-аналитический доклад
"Последствия слабой конкуренции:
количественные оценки и выводы для
политики"

Опыт реформирования отрасли: США



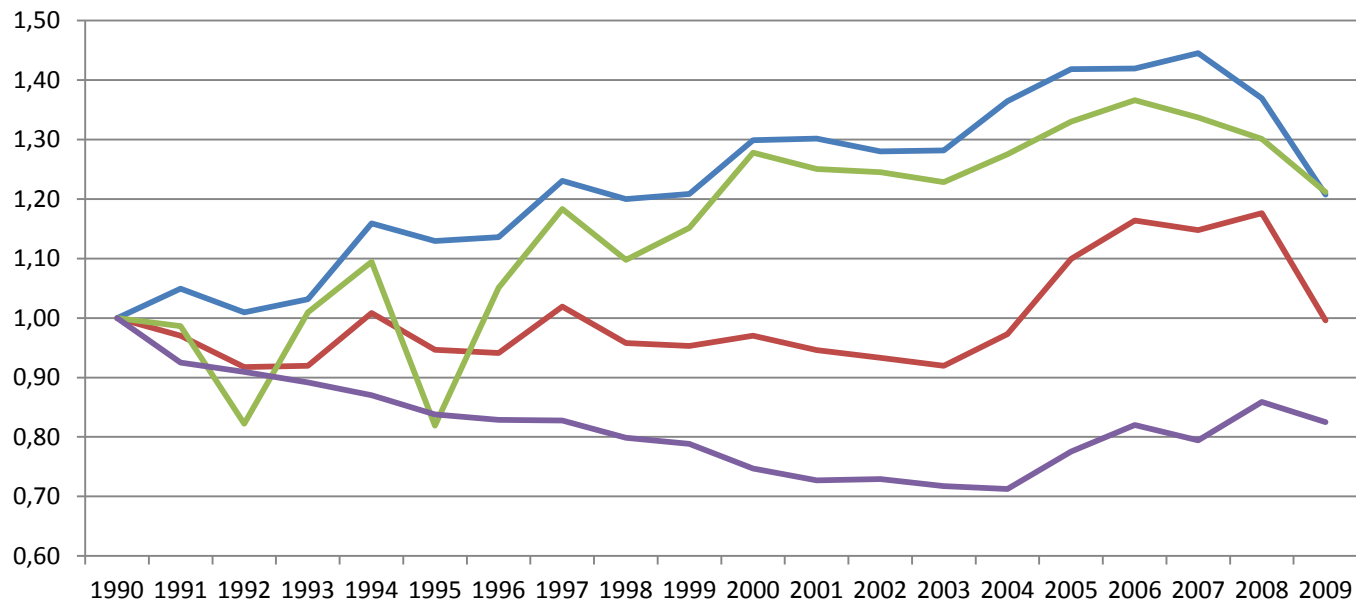
Экспертно-аналитический доклад
"Последствия слабой конкуренции:
количественные оценки и выводы для
политики"

Опыт реформирования отрасли: Япония



Экспертно-аналитический доклад
“Последствия слабой конкуренции:
количественные оценки и выводы для
политики”

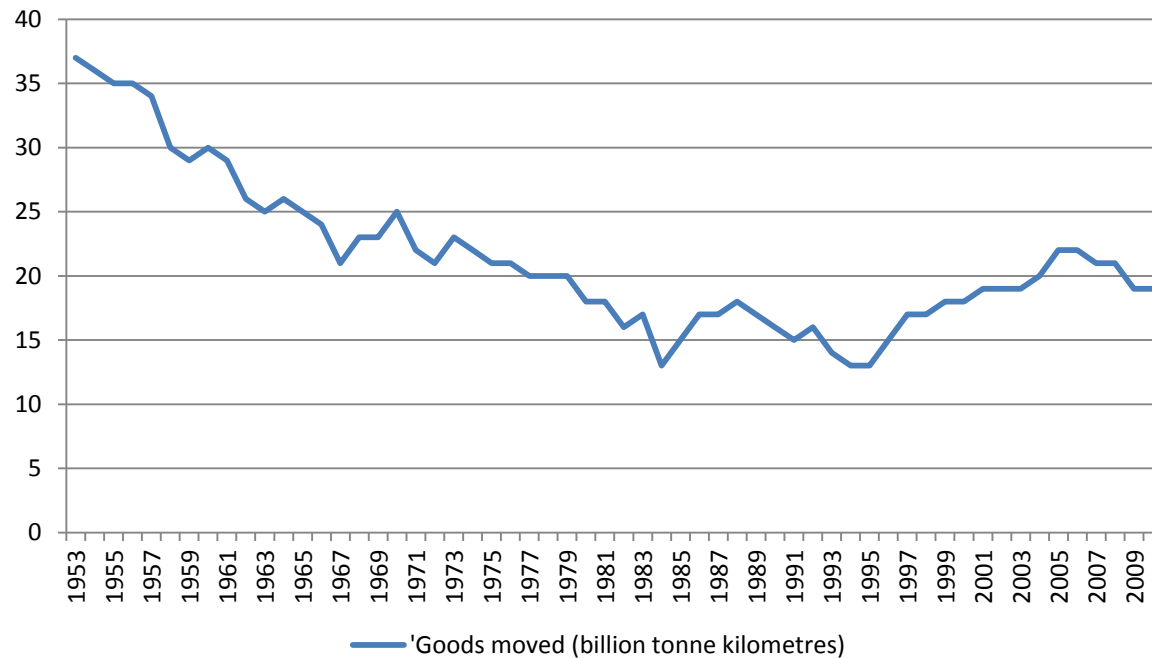
Опыт реформирования отрасли: Канада



- Объем грузооборота ж/д транспортом (тыс. тонно-км, 1990 = 100%)
- Доход от ж/д перевозок грузов (тыс. долл. в ценах 1990 г.; 1990 = 100%)
- Производительность (отношение дохода к общим оперативным издержкам; 1990 = 100%)
- Средний тариф (отношение дохода в ценах 1990 г. к грузообороту в тонно-км; 1990 = 100%)

Экспертно-аналитический доклад
“Последствия слабой конкуренции:
количественные оценки и выводы для
политики”

Опыт реформирования отрасли: Великобритания



Экспертно-аналитический доклад
“Последствия слабой конкуренции:
количественные оценки и выводы для
политики”

Оценки роста стоимости транспортировки грузов, фигурирующие в материалах дела ФАС России № 1 10/165-11 от 05.12.2011

Компания	Вид деятельности (ОКВЭД)	Рост стоимости перевозок грузов, %
ООО «Руссоль»	Добыча и производство соли	до 100%
ООО «Лес-Инвест»	Обработка древесины	До 30%
ООО «Гайский диабазовый карьер»	Добыча прочих полезных ископаемых	До 50%
Союз лесопромышленников и лесозаготовителей России	Лесоводство и лесозаготовки	До 40%
Холдинговая компания «Техизвестняк»	Добыча известняка, гипсового камня и мела	До 18%
Российская гипсовая ассоциация	Добыча известняка, гипсового камня и мела	На 40-50%
ООО «Евротайл-Дистрибьюшн»	Оптовая торговля непродовольственными потребительскими товарами	На 37%
Управления сельского хозяйства Ахтубинского района Астраханской области	Сельское хозяйство	На 50%
Вятская ТПП		До 40%
«Ассоциация «Недра»		До 50%
Губернатор Кемеровской области		До 50%
ИП Миранов И.П.		До 38%
Депутаты Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации		До 18%

Экспертно-аналитический доклад
 “Последствия слабой конкуренции:
 количественные оценки и выводы для
 политики”

Евсей Гурвич Нефтегазовая рента в российской экономике // Вопросы экономики. № 11. 2010. С. 4 – 24

«Монополизм в газовой отрасли в сочетании с мягкими бюджетными ограничениями подрывает стимулы развития отрасли».

Иллюстрацией служит ситуация в газовой отрасли, где (даже если не брать провальный 2009 г.) **добыча выросла за предыдущие девять лет на 12,2% (в среднем на 1,3% в год), а добавленная стоимость в постоянных ценах, по нашим оценкам, увеличилась лишь на 0,2%.** Для сравнения: ВВП в целом вырос за этот период на 82% (при среднегодовых темпах 6,9%), **добыча нефти – на 60%, а добавленная стоимость в нефтяной отрасли – на 59%**

Оценка неэффективности сектора

Источник данных: данные Росстат «Валовая добавленная стоимость по видам экономической деятельности (в ценах 2008 г.)», объемы грузооборота по видам транспорта.

Увеличение ВДС «Деятельность сухопутного транспорта»: 16,9%,

Увеличение объема грузооборота: 20%

Оценка потерь эффективности: $20\% - 16,9\% = 3,1\%$

Доля раздела «Транспорт и связь» в ВДС: 9,7%

Доля «Деятельность сухопут. транспорта» в ВДС «Транспорт и связь»: 50%

Оценка потерь ВДС: $0,097 * 0,5 * 3,1\% = \mathbf{0,15\% \text{ ВДС}}$

Оценка прямой эластичности спроса на услуги ж/д транспортировки (в тонно-километрах) по величине транспортных расходов

Источник: Rich, J., Kveiborg, O., Hansen, C.O. 2011. On structural inelasticity of modal substitution in freight transport. Journal of Transport Geography 19 (1)

Группа товаров	Эластичность спроса в тонно-км	Эластичность спроса в тоннах
Продукция сельского хозяйства	-0.289	-0.290
Продукты питания	-0.174	-0.174
Лес, пробка, текстильные волокна...	-0.393	-0.393
Нежидкие окаменелости	-0.403	-0.404
Нефтепродукты	-0.387	-0.386
Химическая продукция	-0.179	-0.178
Руда	-0.223	-0.208
Продукция металлургии	-0.299	-0.297
Бумажная масса	-0.366	-0.357
Камень, песок, бетон, и удобрения	-0.105	-0.103
Продукция машиностроения	-0.234	-0.233
Промышленные товары	-0.162	-0.154
Общий груз	-0.375	-0.376

	Доля раздела в ВДС страны (соответствует структуре 2010 г. в основных ценах)	Превышение ж/д тарифа над оптимальным	Эластичность спроса на ж/д услуги по тарифу (при поставках на дальние дистанции)	Сокращение спроса на ж/д услуги из-за превышения ж/д тарифа над оптимальным на 15%	Сокращение выпуска раздела (30% от сокращения спроса на ж/д перевозки) = сокращению ВДС	Доля раздела в первоначальном ВДС страны
СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО, ОХОТА И ЛЕСНОЕ ХОЗЯЙСТВО	3,8%	15%	-0,29	-4,4%	-1,3%	3,75%
ДОБЫЧА ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ	10,4%	15%	-0,404	-6,1%	-1,8%	10,21%
ОБРАБАТЫВАЮЩИЕ ПРОИЗВОДСТВА	16,4%	15%	-0,154	-2,3%	-0,7%	16,29%
СТРОИТЕЛЬСТВО	5,7%	15%	-0,103	-1,5%	-0,5%	5,67%
ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ТОРГОВЛЯ; РЕМОНТ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, МОТОЦИКЛОВ, БЫТОВЫХ ИЗДЕЛИЙ И ПРЕДМЕТОВ ЛИЧНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ	18,2%	15%	-0,376	-5,6%	-1,7%	17,89%
ТРАНСПОРТ И СВЯЗ	9,7%					9,55%
ПРОЧИЕ РАЗДЕЛЫ	35,8%					35,80%
ИТОГО	100%					99,16%

Экспертно-аналитический доклад
“Последствия слабой конкуренции:
количественные оценки и выводы для
политики”

-0,84%

Спасибо за внимание!

Экспертно-аналитический доклад
“Последствия слабой конкуренции:
количественные оценки и выводы для
политики”