

Развитие конкуренции в сфере железнодорожных перевозок

Елена Паршина
Аспирант
Кафедра конкурентной и
промышленной политики
Экономический факультет
МГУ им. М.В. Ломоносова

Железнодорожный сектор

Доля транспортных издержек в конечной цене промышленной и сельскохозяйственной продукции оценивается в 15-20%, а в некоторых случаях достигает до 50%

Особенности железнодорожного сектора России

- Низкий уровень конкуренции с другими видами транспорта
- Неравномерность густоты путей
- Преобладание сырьевых товаров в перевозках
- Необходимость поддержания деятельности на нерентабельных малодеятельных линиях

Подсектора



Реформа в России

Демонополизация рынка грузовых перевозок

- Развитие конкуренции между операторскими компаниями
- Рост инвестиций, увеличение вагонного парка и объема перевозок

Предельный уровень загрузки пропускных способностей инфраструктуры



Результат несистемности принимаемых
решений

Вопросы

Какая модель является более вероятной для российского железнодорожного сектора – «европейская» или «американская»?

Какие есть основания считать, что частный капитал должен быть допущен в инфраструктурный сектор?

Допустимо ли использование отдельных видов ценовой дискриминации со стороны владельца инфраструктуры?

Как разграничиваются сферы применения прямого экономического регулирования и антимонопольной политики? Целесообразны ли антимонопольные иммунитеты?

Модели реструктуризации

Тип организационной структуры	Число ВИК	Тип конкуренции	
		Конкуренция на рынке	Конкуренция за рынок
Вертикальное разделение (полное)	нет	Владелец инфраструктуры не может осуществлять деятельность по перевозке.	Владелец инфраструктуры не может принимать участие в конкурсных торгах на осуществление перевозок.
Частичное вертикальное разделение	одна	Владелец инфраструктуры может осуществлять деятельность перевозчика, наряду с независимыми перевозчиками.	Владелец инфраструктуры может принимать участие в конкурсных торгах на осуществление перевозок.
Вертикальная интеграция	несколько	Развитие конкуренции на параллельных маршрутах; по географическому принципу; за потенциального грузоотправителя	Проведение конкурсных торгов за право осуществления перевозок на определённых маршрутах.

«Европейская» модель

Плюсы

- Равный доступ операторов к инфраструктуре

Минусы

- Потеря эффекта масштаба;
- Отсутствие стимулов к инвестированию в инфраструктуру

Модель частичного вертикального разделения

«Американская» модель

Плюсы

- Стимулы к инвестициям в инфраструктуру

Минусы

- Больше применима к грузовым перевозкам, чем к пассажирским, стыковочные рейсы
- Обеспечение согласованности расписания
- Необходимость защиты грузоотправителей, не имеющих выбора

Ограничения

- Требуется наличия параллельных маршрутов

Эмпирические исследования. Грузовой сектор США

Комплементарность между деятельностью, связанной с инфраструктурой, и услугами по перевозке.

(Ivaldi, McCullough, 2008)

Полностью интегрированная фирма имеет 20-40%-е преимущество в издержках относительно вертикально разделённой системы (Bitzan, 2003).

Комплементарность между различными типами грузовых перевозок. Операционные издержки субаддитивны в 93,7% случаев. (Ivaldi, McCullough, 2008)

Эмпирические исследования. ЕС

- Вертикальная экономия от совмещения инфраструктурной и операционной составляющих
- Не выявляется горизонтальной экономии от совмещения пассажирских и грузовых перевозок в связи с их качественными различиями

(Friebel G., Ivaldi M., Vibes C., 2003)

Эмпирические исследования

Экономия от интенсивности движения: более медленный рост издержек при увеличении перевозок по имеющимся рельсовым путям

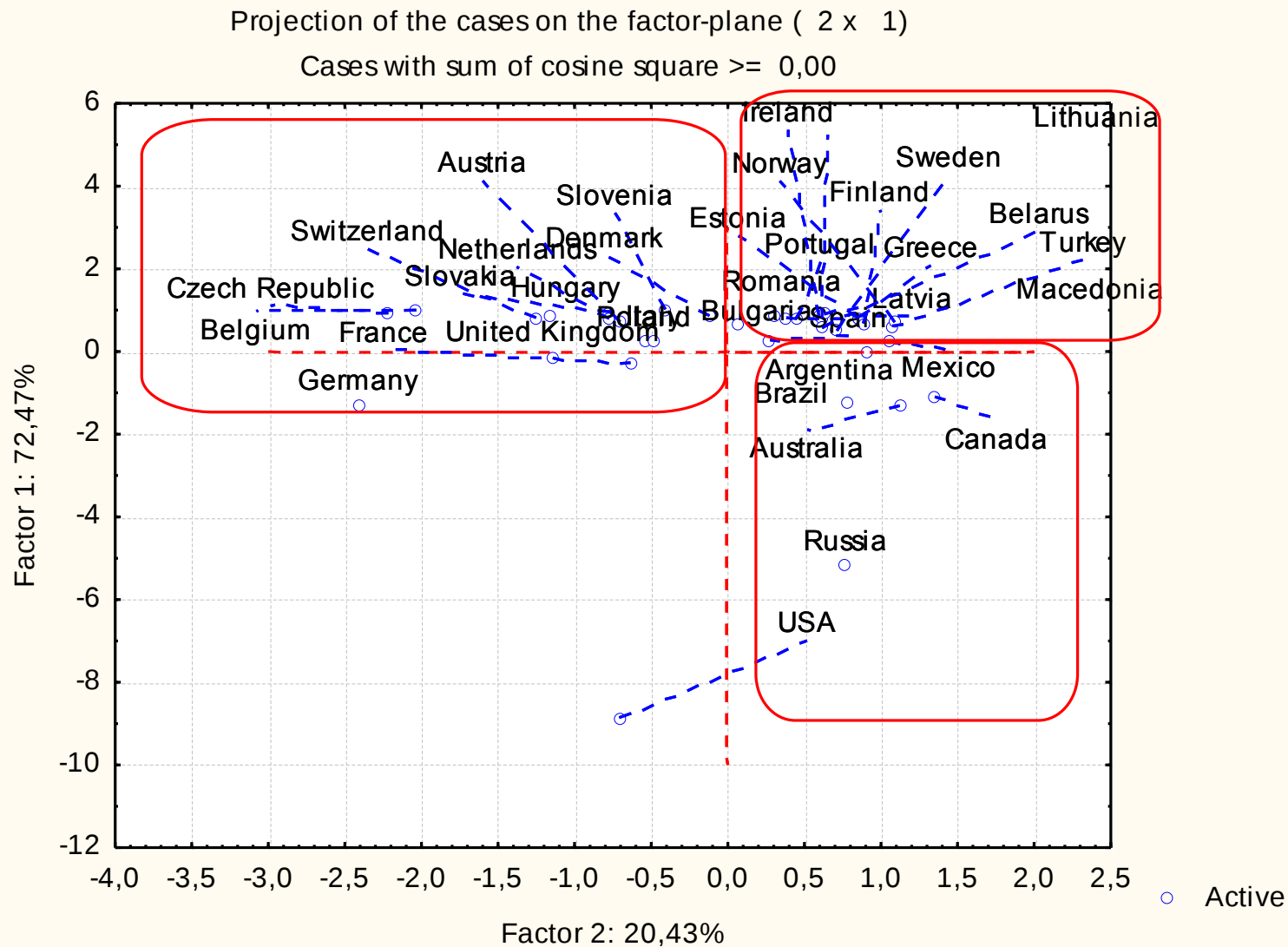
Экономия от размера системы: менее чем пропорциональный рост издержек с увеличением перевозок грузов по удлиняющимся путям

Отдача от интенсивности движения оценивается в 1,65. (Ivaldi, McCullough, 2001)

Факторный анализ

- Фактор 1
 - Перевезено грузов (млн. тонн)
 - Эксплуатационная длина железнодорожной сети (км на конец года)
 - Число локомотивов (шт.)
 - Перевезено пассажиров (млн. чел.)
 - Грузооборот (млн. тонно-км)
 - Пассажирооборот (млн. пассажиро-км)
- Фактор 2
 - Преодолено км на железнодорожном транспорте (км на душу населения)
 - Густота железнодорожных путей, км путей на 1000 км² территории
 - Электрифицированных линий в процентах от общей длины железнодорожных путей

Факторный анализ



Наиболее подходящая модель

- Конкуренция на параллельных маршрутах между вертикально интегрированными компаниями там, где это возможно
- Модель частичного вертикального разделения на остальной территории

Недискриминационные условия

Ценовая дискриминация - практика продажи одного и того же товара по разным ценам, когда различие в цене не связано с различием в издержках.

Позволяет возместить постоянные издержки. Доля постоянных издержек в суммарных издержках по эксплуатации железнодорожной инфраструктуры составляет 80-90% (Питтмэн, 2004).

Необходимо разграничивать дискриминацию, позволяющую возместить постоянные издержки, и дискриминацию, наносящую вред конкуренции.

Дело против Deutsche Bahn

В мае 1998 г. предложила перевозчикам выбор между двумя схемами выплаты тарифа:

- Двухставочный тариф: постоянная часть, не зависящая от протяженности используемых путей, и переменная, зависящая от фактического использования инфраструктуры
- Единый переменный тариф по более высокой ставке



Дискриминация операторов, менее активно пользующихся инфраструктурой



Единая переменная ставка тарифа, зависящая от объема использования инфраструктуры

Тарифы в России

2003 г. - Прейскурант №10-01

Тариф

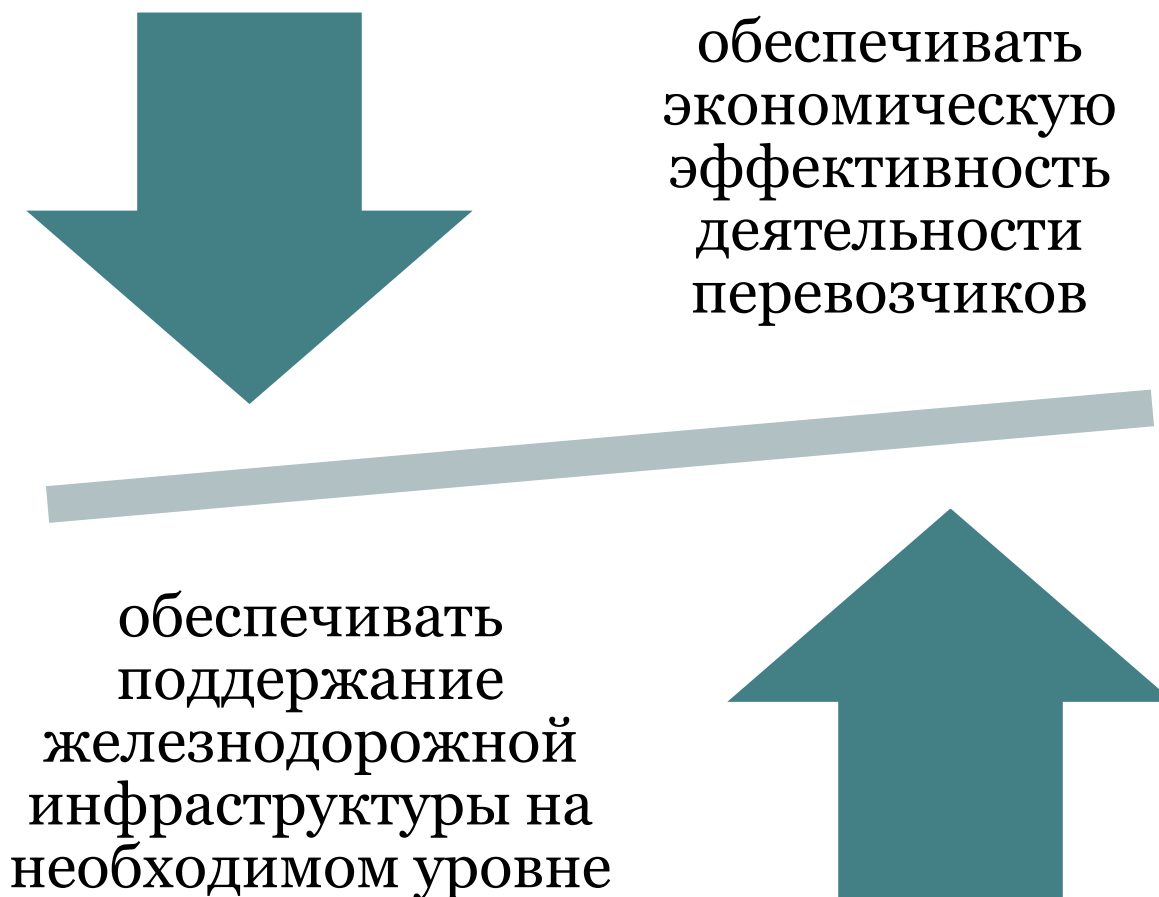
- за использование инфраструктуры и локомотивной тяги;
- за использование вагонов.

Тарифы дифференцируются по двум признакам:

- технологическим (размер партии перевозимого груза, тип вагонов, расстояние перевозки и др.)
- в зависимости от принадлежности вагонного парка (общий, арендованный, собственный)

Вагонная составляющая 15%

Размер инфраструктурной составляющей



Дискриминация

Прейскурант №10-01

- Элементы дискриминации второй степени: тарифная ставка за т-км снижается при увеличении расстояния или величины отправки
- Дискриминация третьей степени: для разных родов груза тариф на перевозку на одно и то же расстояние будет различным

Исключение: Тариф за пробег порожних вагонов должен быть единым

США

40% грузооборота

Частные компании

Конкуренция на параллельных маршрутах, за потенциального грузоотправителя

Предоставление инфраструктуры конкуренту

- Слияния конкурентов
- Монопольная власть

США

1887 г. – Interstate Commerce Commission (ICC)

- Слияния
- Маршруты
- Ставки тарифов

1906 г. – Hepburn Act

- Максимальные ставки тарифа

1920 г. – Transportation Act

- Минимальные ставки тарифа
- Регулирование входа и выхода с рынка

К 1945 г.

- Правила доступа к путям
- Введен иммунитет от антимонопольного регулирования

Дерегулирование

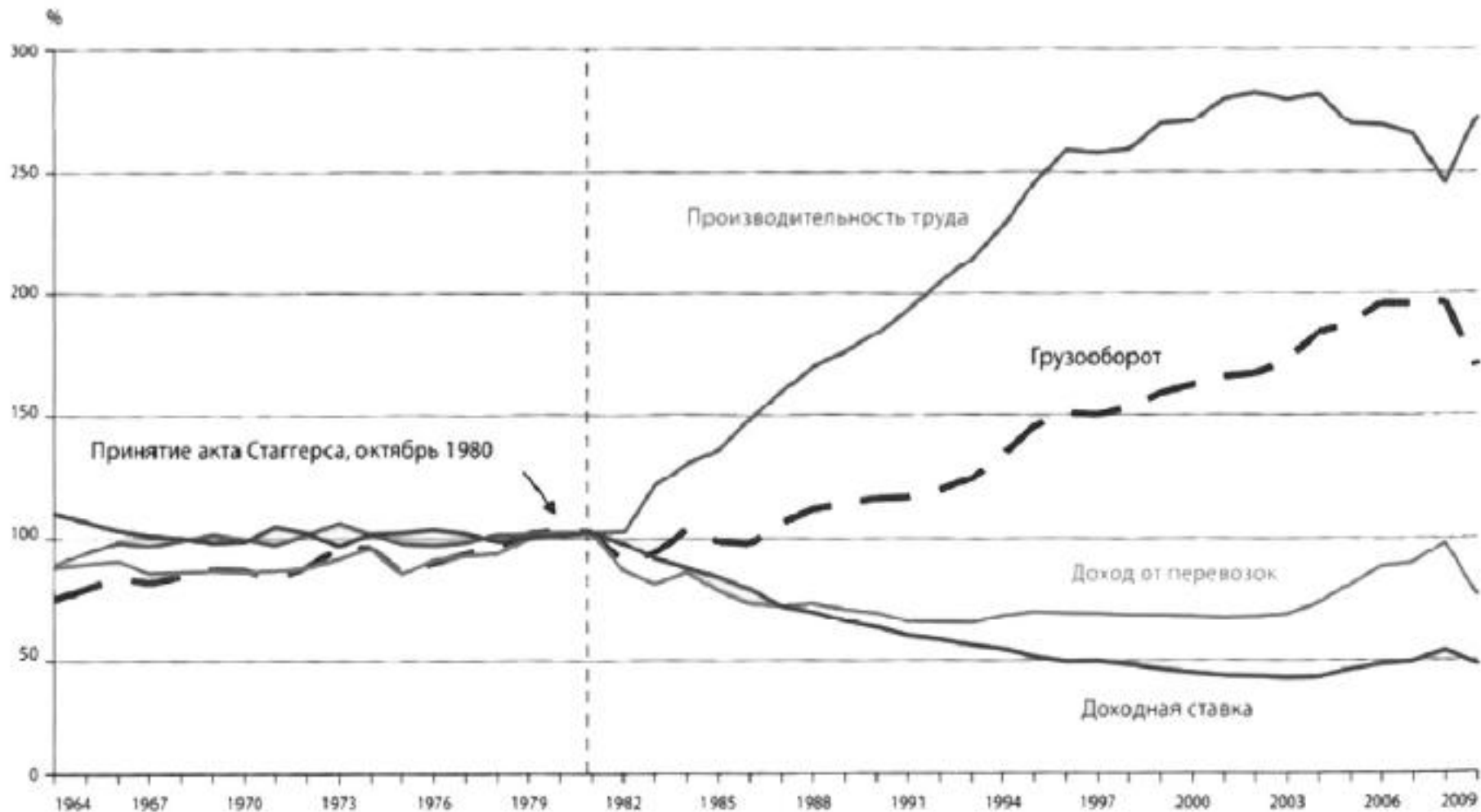
1976 г. – Rail Revitalization and Regulatory Reform Act (4-R Act)

- Большая свобода в установлении тарифа в «зоне справедливости»
- Облегчение процедуры выхода с маршрутов
- Ослабление требований к сделкам экономической концентрации

1980 г. – Закон Стаггерса

- Свобода в установлении тарифов
- Регулирование субъектов, занимающих доминирующее положение
- Дискриминация по видам грузов

Закон Стаггера



* Доходная ставка — это отношение дохода от перевозок к грузообороту, грузооборот выражен в тонно-милях

1981 г. = 100%

Источник: ИПЕМ

США

1995 г. – ICC Termination Act

Surface Transportation Board (STB)

- Определение обоснованности претензий грузоперевозчиков
- Согласование сделок
- Согласование оставление маршрута

Для грузоотправителей процессы с претензией о несправедливости тарифа очень дорогостоящие

АНТИМОНОПОЛЬНЫЕ ИММУНИТЕТЫ

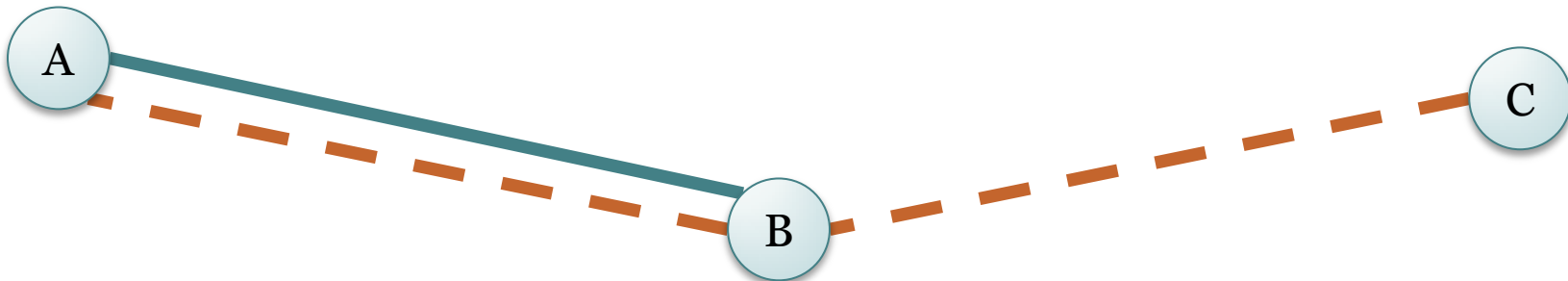
Распространяется на деятельность компании, регулируемой STB, либо если конкретное действие одобрено STB

При одобрении STB стали возможны:

- Обсуждение тарифной политики
- Участие одних и тех же лиц в руководстве конкурирующих компаний
- Навязывание дополнительных условий при продаже линии
- Не распространяется правило троекратного возмещения ущерба.

Последствия

- Проблема взятых в плен грузоотправителей (captive shippers)



- Тариф в среднем на 20,9% выше, чем для грузоотправителей, имеющих выбор (Grimm, Winston, 2000)
- Одобрение STB череды сделок – существенная консолидация активов.
- Четыре крупнейших компании получают 90% дохода на рынке.

Выводы

- Модель полного вертикального разделения не создает мотивации к инвестированию в инфраструктуру
- Факт привлечения частного капитала в инфраструктурный сектор не является достаточным условием мотивации к инвестированию
- Модель частичного вертикального разделения требует обеспечения недискриминационного доступа операторов
- Использование отдельных видов ценовой дискриминации может способствовать увеличению общественного благосостояния
- Антимонопольный иммунитет оказывает искажающее воздействие на функционирование отрасли

Спасибо за внимание!