



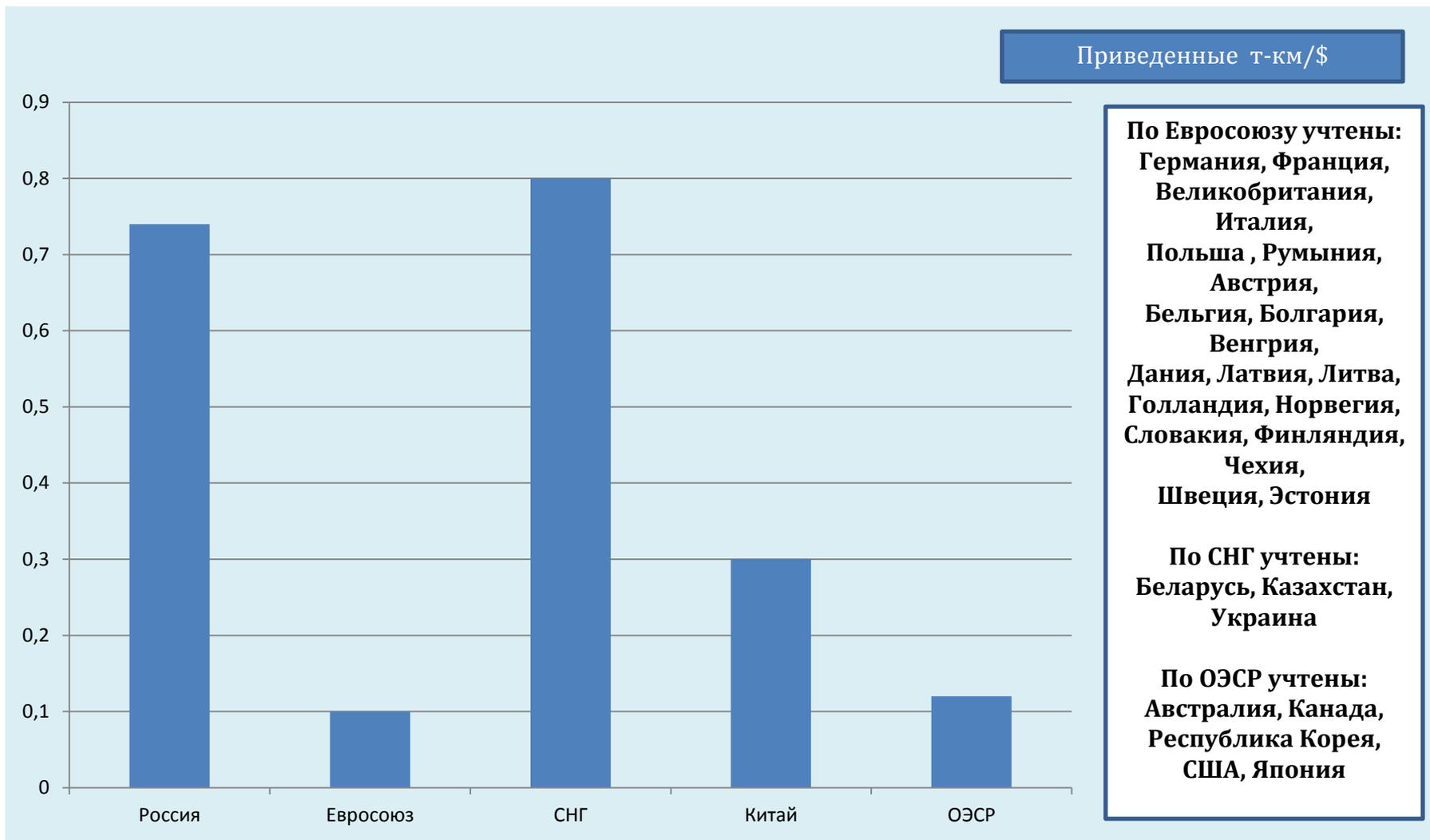
НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ ТРАНСПОРТНИКОВ

Презентация к выступлению Президента НААТ Давыдова Г.Е. на заседании Экспертного совета ФАС России по железнодорожному транспорту

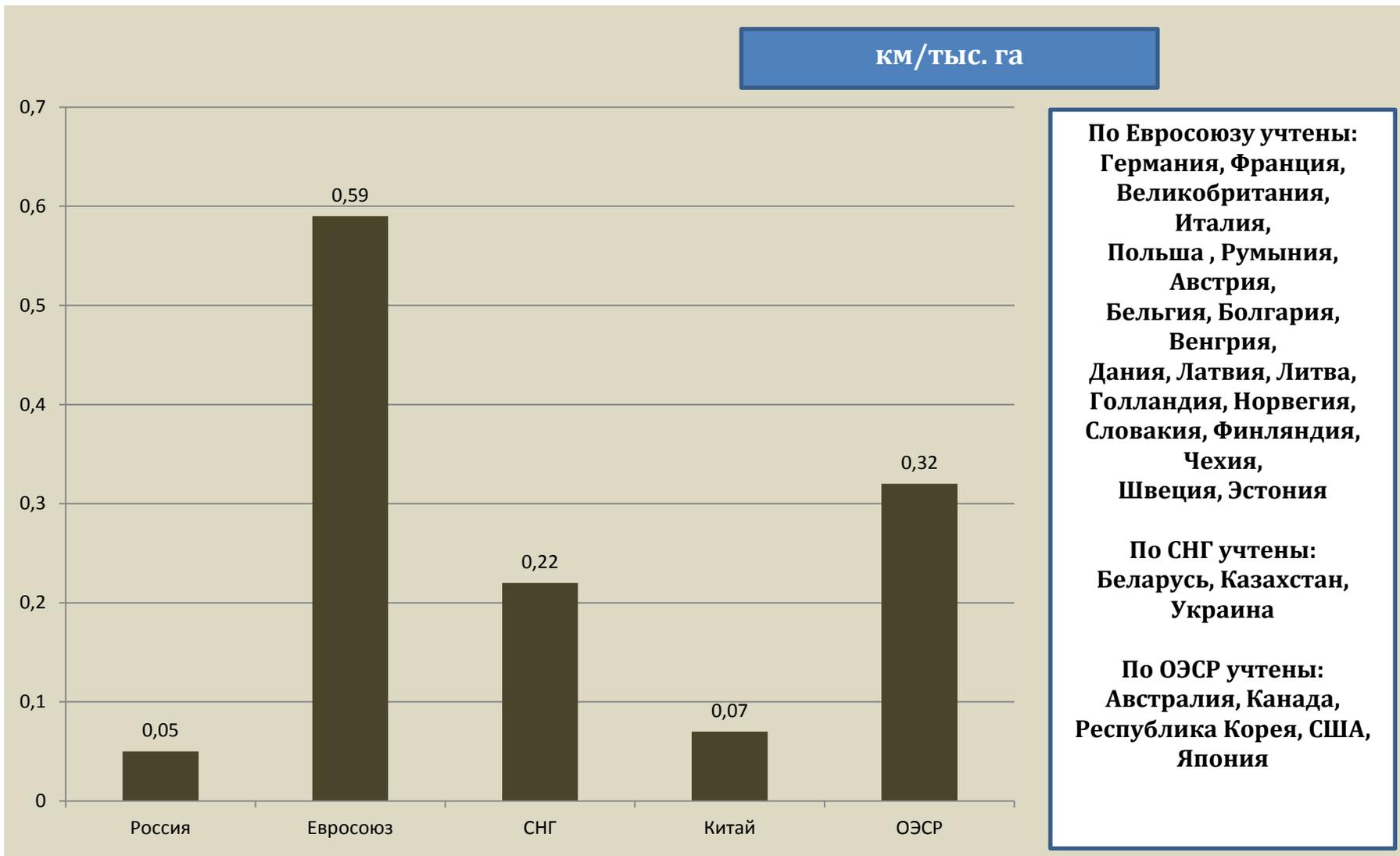
Сравнительный анализ развития конкуренции на рынках железнодорожных перевозок в странах ЕС, ЕЭП, а также в других странах ОЭСР и СНГ

26 марта 2014

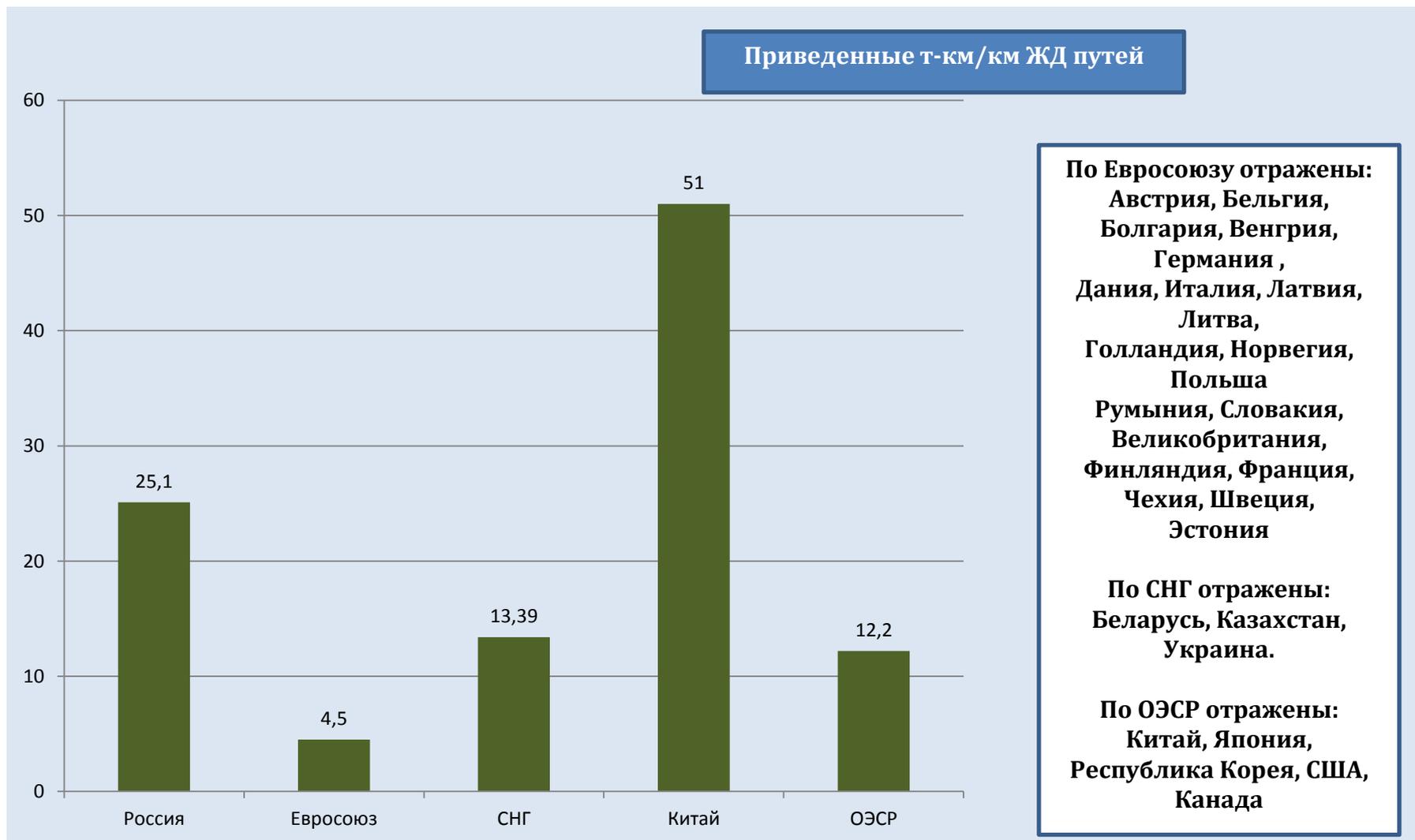
Транспортноемкость ВВП в части железнодорожного транспорта



Плотность размещения железных дорог



Загруженность железных дорог общего пользования



Загруженность автодорог общего пользования

Приведенные т-км/ км автодорог



**По Евросоюзу
отражены:
Бельгия, Болгария,
Венгрия
Германия, Италия,
Голландия,
Норвегия, Польша.**

**По СНГ отражены:
Беларусь,
Казахстан,
Украина.**

**По ОЭСР отражены:
США и Япония**

Состав стран, отобранных для анализа результатов реформирования железнодорожных отраслей и рынков

По Евросоюзу:

Германия, Великобритания, Франция, Италия, Польша, Чехия, Латвия, Литва, Эстония.

По СНГ:

Беларусь, Казахстан, Украина.

По ОЭСР:

Австралия, Канада, США.

Состав факторов, послуживших предпосылками реформирования железнодорожного транспорта в различных странах

- **убытки от операционной деятельности владельцев инфраструктуры, перевозчиков;**
- **необходимость прекращения перекрестного субсидирования пассажирских перевозок;**
- **критический физический и моральный износ основных средств путевого и других железнодорожных хозяйств;**
- **ухудшение качества транспортного обслуживания пассажиров и грузовладельцев;**
- **сокращение доли железных дорог на рынках перевозочных услуг;**
- **политическое решение о необходимости развития конкуренции на железнодорожном транспорте;**
- **ориентация на опыт реформирования железных дорог в более развитых странах**

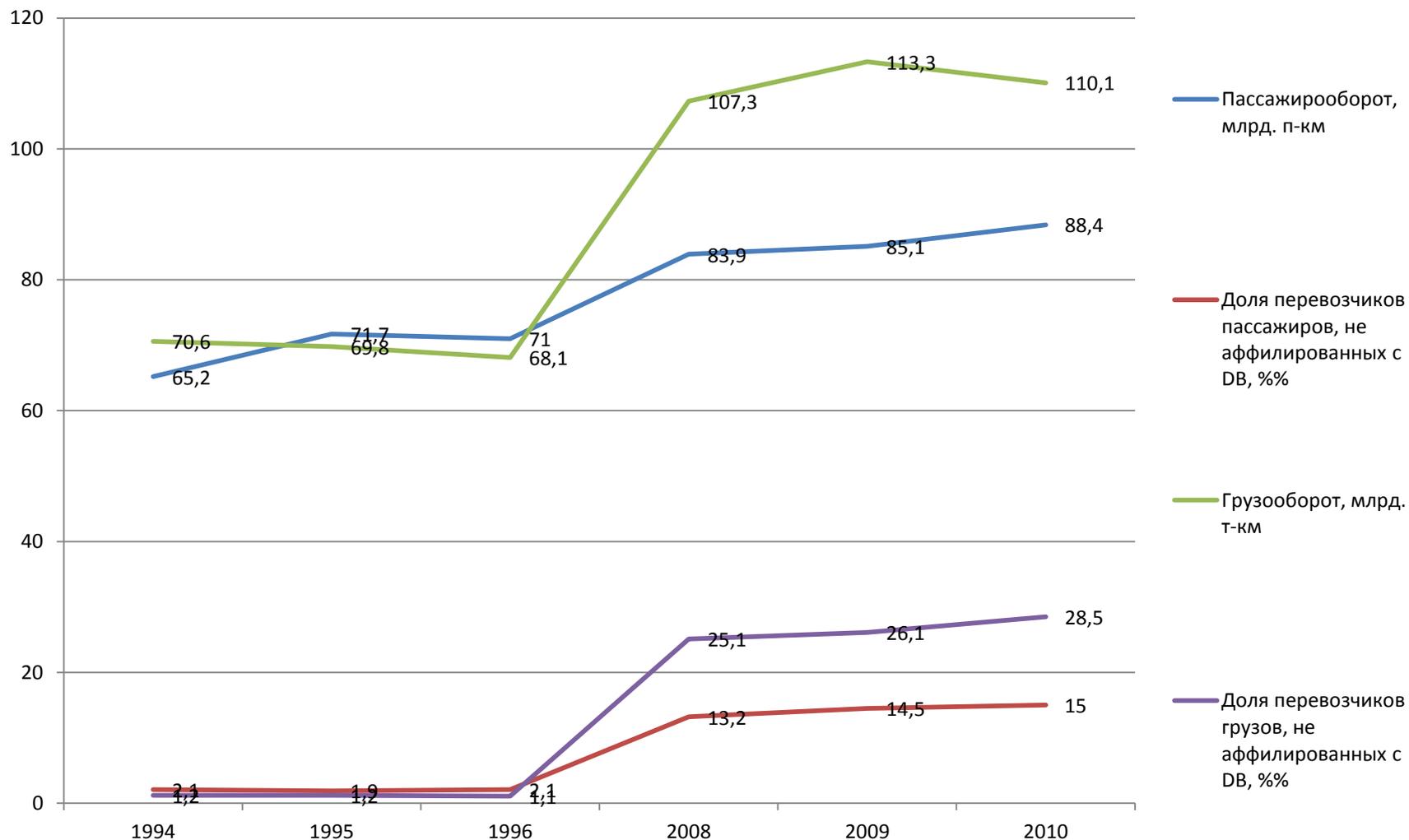
Цели, средства и ограничения в задачах реформирования отраслей и рынков железнодорожного транспорта

Цели	Средства	Ограничения
Снижение нагрузки со стороны железнодорожного транспорта на бюджетную систему	Развитие конкуренции, расширение состава хозяйствующих субъектов, участвующих в инвестиционной и операционной деятельности	Недопущение критического физического и морального износа основных средств железнодорожного транспорта
	Улучшение качества транспортного обслуживания пассажиров и грузовладельцев	
Стабилизация и увеличение доли железных дорог на рынках перевозочных услуг	Прекращения перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет доходов от грузовых перевозок	

Важнейшие маркетинговые и экономические результаты реформирования железнодорожного транспорта в Германии

Показатели	1994	2010
Пассажирооборот, млрд. п-км	65	83
Изменение за 1994 – 2010 гг	+ 28%	
Грузооборот, млрд. т-км	71	103
Изменение за 1994 – 2010 гг	+ 52%	
Нагрузка на бюджетную систему страны, евро-центов/приведенный т-км	2000	2010
	6,1	4,1
Изменение за 2000 – 2010 г.г.	- 34%	

Рост пассажирооборота и грузооборота железнодорожного транспорта в Германии в целом и доли перевозчиков, конкурирующих с DB



Экономические показатели группы компаний DV

Показатели	1994	2012
Объем продаж, млн. евро	14,793	39,296
Рост объема продаж за период 1994 – 2012 г.г.,	+ 166%	
ЕВИТ, млн. евро	- 2,998	+ 2,708

ЕВИТ - Earnings Before Interest and Taxes. Показатель ЕВИТ включает операционную прибыль (прибыль от продаж), а также доходы и расходы, не связанные с операционной деятельностью – сальдо внереализационных доходов и убытков. В случае если внереализационных доходов и расходов у организации нет, то операционная прибыль эквивалентна показателю ЕВИТ.

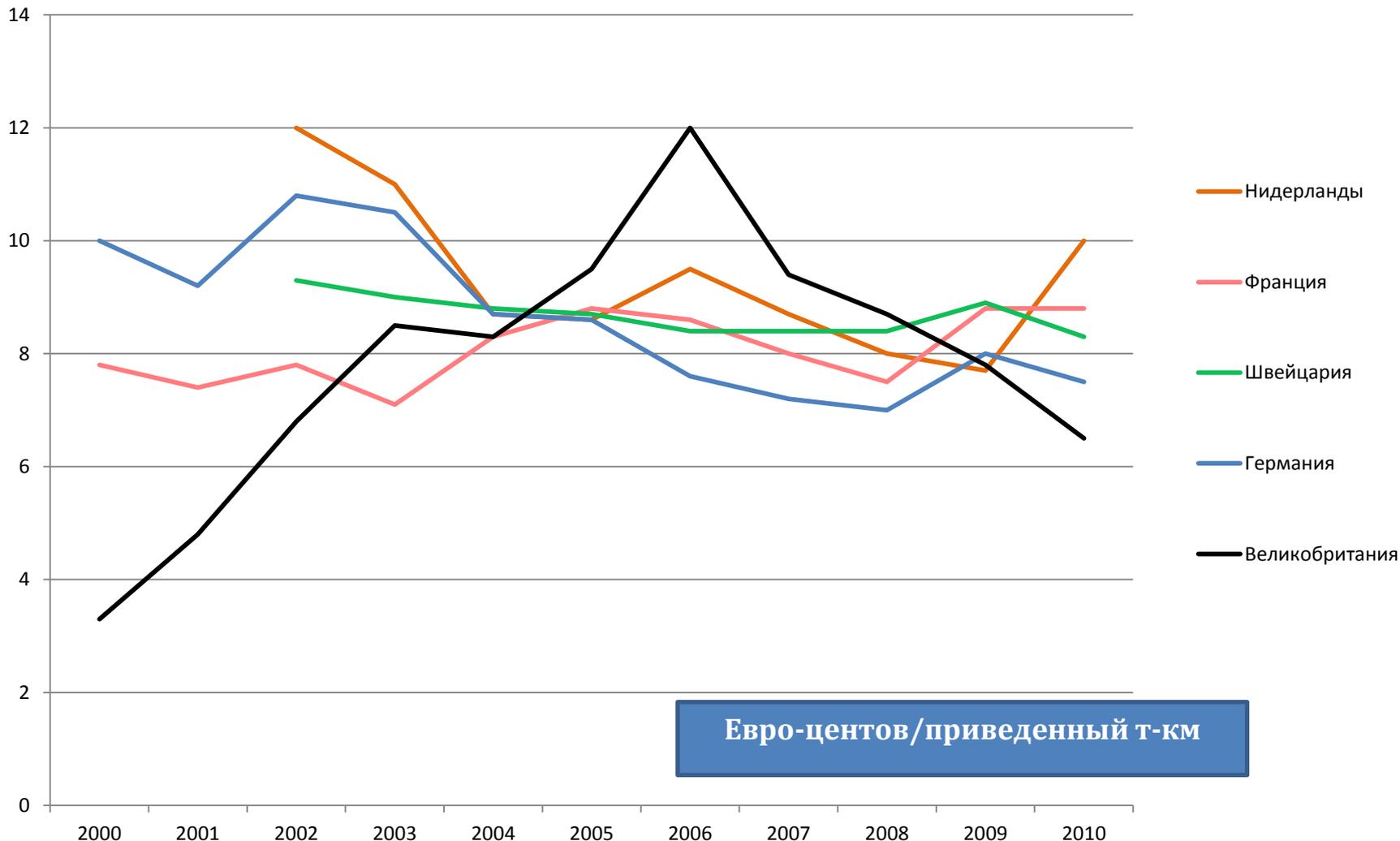
Важнейшие маркетинговые и экономические результаты реформирования железнодорожного транспорта во Франции

Показатели	1994	2010
Пассажирооборот, млрд. п-км	59	86
Изменение за 1994 – 2010 гг	+ 46%	
Грузооборот, млрд. т-км	49	30
Изменение за 1994 – 2010 гг	- 38%	
Нагрузка на бюджетную систему страны, евро-центов/приведенный т-км	2000	2010
	7,8	9,3
Изменение за 2000 – 2010 гг.	+ 18%	

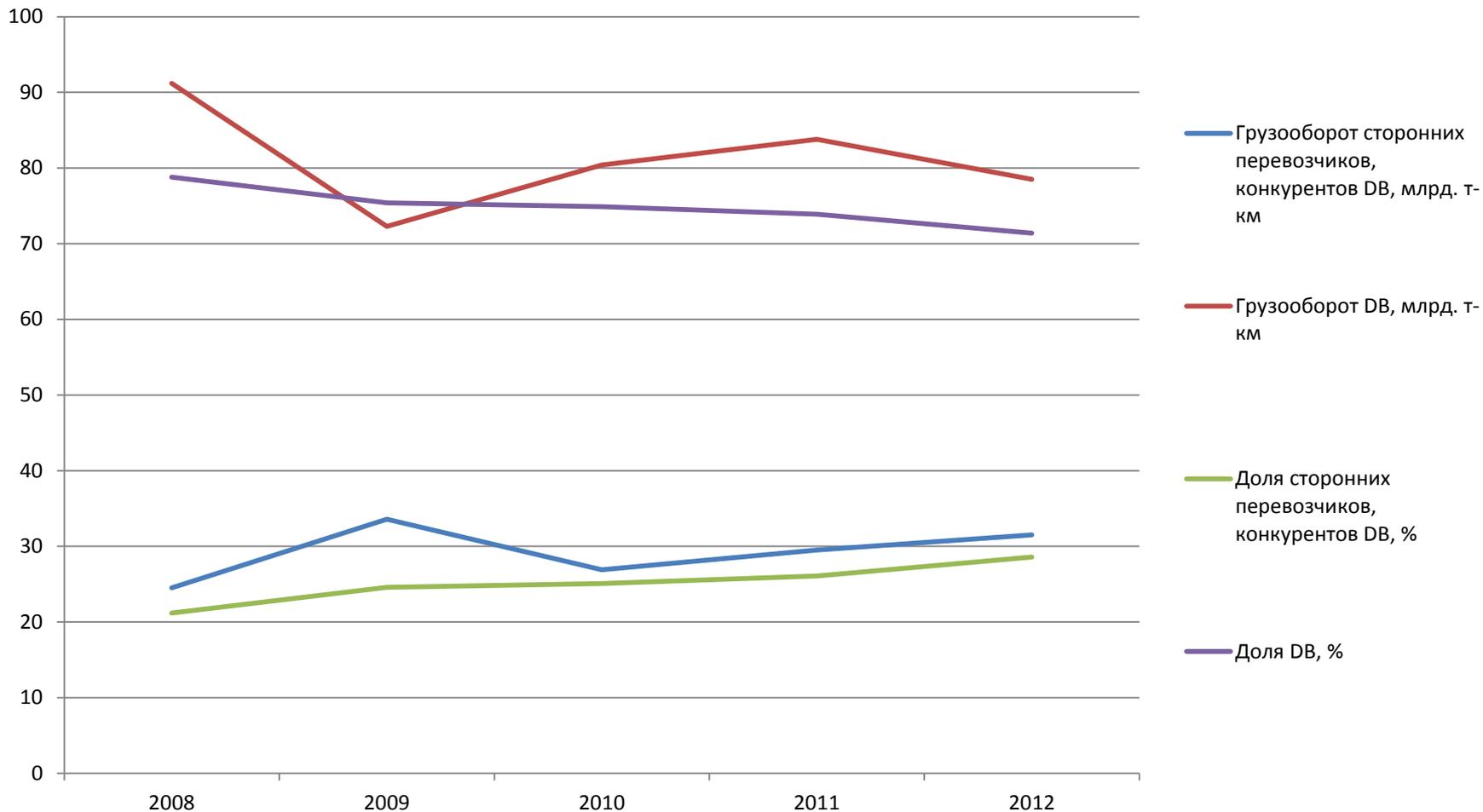
Важнейшие маркетинговые и экономические результаты реформирования железнодорожного транспорта в Великобритании

Показатели	1994	2010
Пассажирооборот, млрд. п-км	29	54
Изменение за 1994 – 2010 гг	+ 88%	
Грузооборот, млрд. т-км	13	19
Изменение за 1994 – 2010 гг	+ 48%	
Нагрузка на бюджетную систему страны, евро-центов/приведенный т-км	2000	2010
	3,6	7,1
Изменение за 2000 – 2010 гг.	+ 99%	

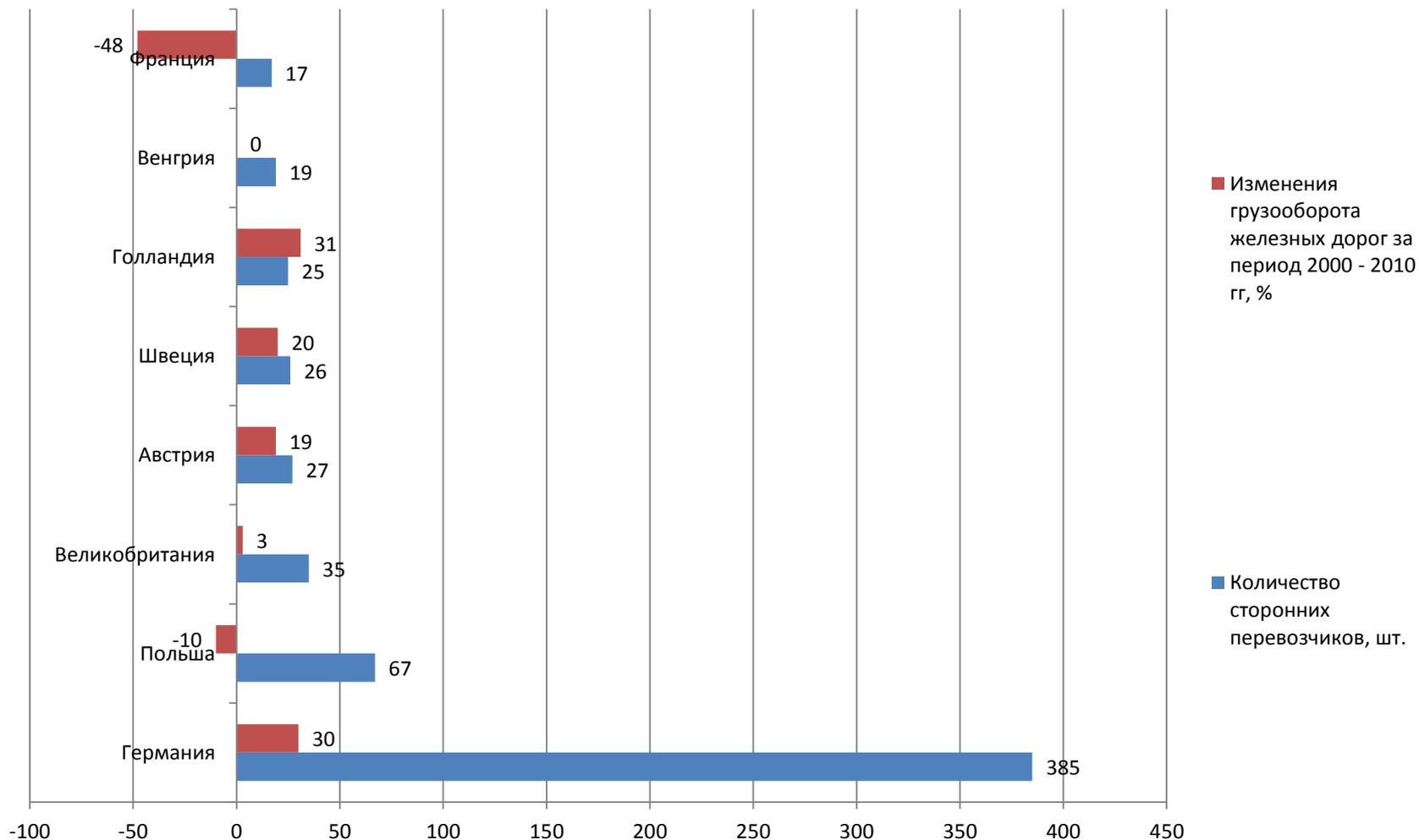
Государственные бюджетные субсидии для железнодорожного транспорта в некоторых странах Евросоюза в 2000 – 2010 гг



Распределение грузооборота железнодорожного транспорта в Германии между группой компаний DB и её конкурентами – сторонними перевозчиками на инфраструктуре DB



Количество сторонних перевозчиков в сопоставлении с ростом (+) или сокращением (-) грузооборота железных дорог за 2000 – 2010 гг. в некоторых странах ЕС



Движение средних значений доходных ставок по перевозкам некоторых видов грузов по железным дорогам в США в течение 1980 – 2011 г.

Снижение дох. ставок на ж/д перевозки для разл. видов грузов (за период 1980-2011 гг., в США на 2011 г. с учет. инфляции)



Модульная структура LІВ индекса

© 2011 IBM Corporation

Уровни
консолидации
LІВ индекса

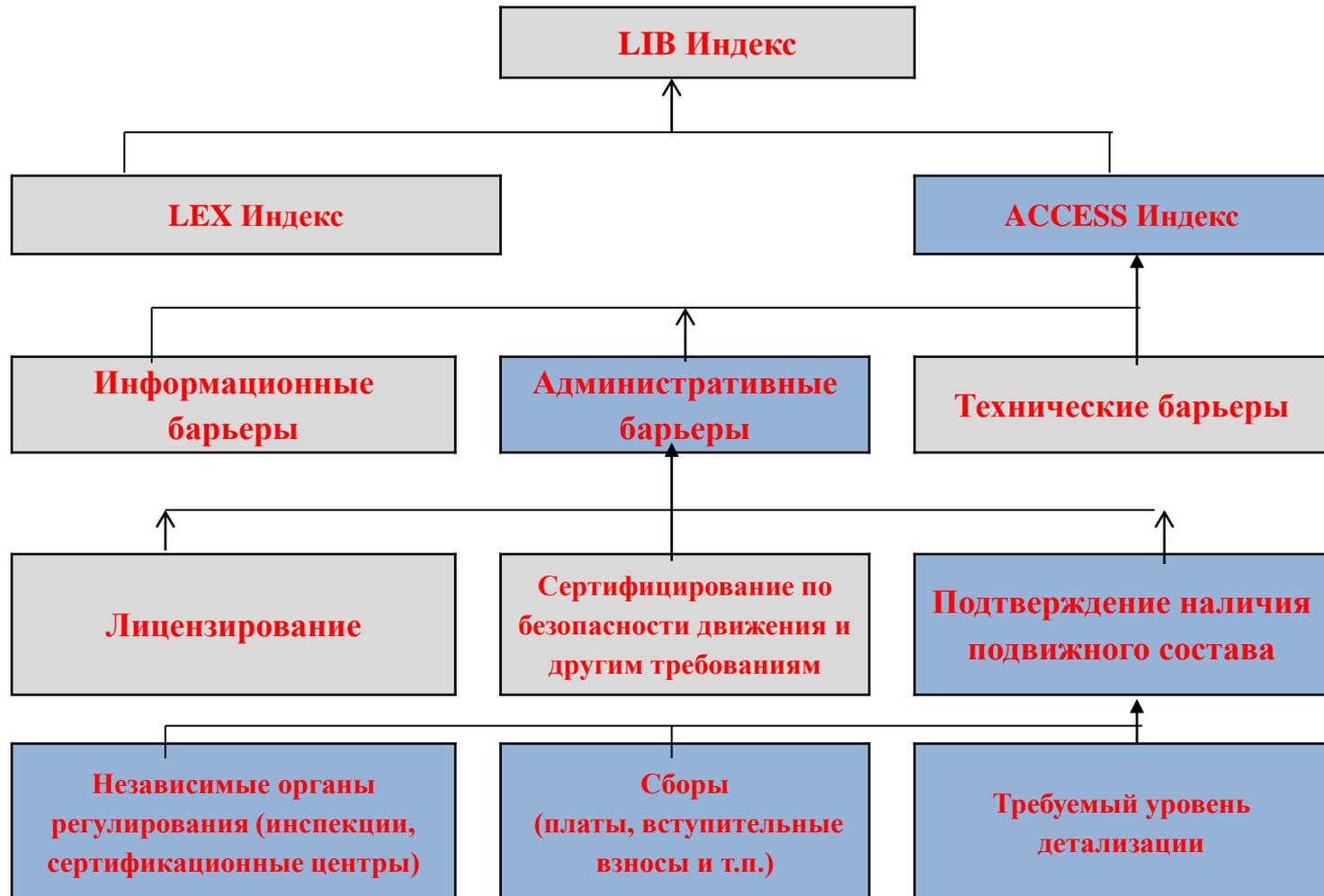
1. Общий индекс

2. Суб-индексы

3. Предметные
области

4. Определяющие
факторы

5. Суб-критерии



«Весовая» структура формирования ЛІВ индекса 2011

Весовые доли факторов в определении LEX индекса 2011		Весовые доли суб- индексов в определении ЛІВ индекса 2011	
Организационная структура рынка, предусмотренная действующим законодательством	25%	LEX индекса	20%
Нормы законодательства о доступе на рынок для предпринимательской деятельности	45%		
Полномочия регулирующего органа	30%		
Весовые доли факторов в определении ACCESS индекса 2011		ACCESS индекса	80%
Информационные барьеры	5%		
Административные барьеры	20%		
Технические барьеры	45%		
Доступная доля рынка внутри страны	25%		
Продажи услуг в сфере пассажирских перевозок	5%		

Расчет СОМ индекса 2011 по России (1)

Предметные области	Вес фактора при определении СОМ индекса	Взвешенные величины, включаемые в расчет СОМ индекса	
		С учетом грузооборота трубопроводного транспорта	Без учета трубопроводного транспорта
Изменения в распределение перевозок	20 %	234	324
1. Изменение доли железнодорожного транспорта в распределении грузооборота по видам транспорта за период 2001 – 2008 г.г.	40 %	1,8	2,1
2. Изменение доли железнодорожного транспорта в распределении пассажирооборота по видам транспорта за период 2001 – 2008 г.г.	40 %	1,9	
3. Доля железнодорожного транспорта в общем объеме грузооборота в 2008 году	10 %	4,3	8,5
4. Доля железнодорожного транспорта в общем объеме пассажирооборота в 2008 году	10 %	3,7	
Количество сторонних перевозчиков в 2009 г.	20 %	47,6	
1. Отношение числа сертифицированных перевозчиков (только действующих) по отношению к протяженности железнодорожной сети	40 %	2,1	
2. Отношение количества действующих сторонних перевозчиков к общему количеству сертифицированных сторонних перевозчиков	50 %	0,08	
3. Количество действующих сторонних перевозчиков, предоставляющих услуги железнодорожных пассажирских перевозок на регулярной основе	10%	15	
Доля рынка, занимаемая сторонними перевозчиками в 2009 году	60 %	55,5	
1. Рыночная доля сторонних перевозчиков в общем объеме транспортной работы железнодорожного транспорта (т-км, п-км) в процентах	75 %	1	
2. Изменение рыночной доли сторонних перевозчиков в общем объеме транспортной работы железнодорожного транспорта в период между 2006 и 2009 годами, в процентах	25 %	0,7	

Расчет СОМ индекса 2011 по России (2)

Согласно удельному весу каждой составляющей СОМ индекса 2011 определяется его итоговая величина по РФ:

- с учетом трубопроводного транспорта в общем грузообороте транспорта общего пользования:

$$234 + 47,6 + 55,5 = 337,1$$

- без учета трубопроводного транспорта в общем грузообороте транспорта общего пользования:

$$324 + 47,6 + 55,5 = 427,1$$

Оценка состояния конкуренции на рынках услуг железнодорожного транспорта в странах ЕС, Норвегии, Швейцарии, а также России по СОМ индексу 2011

