



Приватизация железных дорог России и Германии: цели, подходы, результаты и перспективы

ФАС России
2014 год

Структура рынка и его участники, условия конкуренции и виды регулирования

Структура	Что подлежит регулированию	Владельцы	Конкуренция	Примеры
Вертикально-интегрированная монополия	Плата, взимаемая с конечных пользователей	Инфраструктура и оператор: государство	Интермодальная	Китай, Индия, Турция
Сочетание вертикальной интеграции и дезинтеграции	Плата за пользование железнодорожными путями может быть обжалована на предмет монопольно высокой	Инфраструктура: частная. Операторы: частные и/или государственные	Интермодальная и внутримодальная (параллельная, сквозная, арендаторов с арендаторами, арендаторов с владельцем)	США, Канада, Япония
Вертикальное разделение/открытый доступ	Условия доступа пользователей	Инфраструктура и операторы: частная или частная/государственная	Интермодальная и внутримодальная (арендаторы с арендаторами, арендаторы с владельцами, а также через эксклюзивные франшизы для услуг, сопровождающихся социальной поддержкой)	Модель ЕС, опыт отдельных стран-членов ЕС, Австралия

Цели реформирования отрасли: Россия и Германия

Россия

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте (утв. Постановлением Правительства РФ от 18.05.2001 № 384)

Цели реформы:

Повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития.

Формирование единой гармоничной транспортной системы страны.

Снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Удовлетворение растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта.

Германия

Директива Европейского Совета 91/440/ЕЕС от 29 июля 1991 г.

1993 г. свод законов по реформе ж/д
Начало реформы 01.01.1994 - основание АО «Дойче Бан АГ»

Цели реформы:

Преобразование Deutsche Bundesbahn и Deutsche Reichsbahn в рыночно ориентированную организацию в форме акционерного общества, приносящую прибыль.

Предотвращение дальнейшего снижения доли рынка грузовых железнодорожных перевозок по отношению к другим видам транспорта;

Предоставление недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре сторонним железнодорожным предприятиям (перевозчикам).

Количество и удельный вес сторонних перевозчиков в объемах перевозок пассажиров и грузов железнодорожным транспортом в странах Евросоюза

Страны ЕС	Количество сторонних перевозчиков, шт.			Доля сторонних перевозчиков на рынках перевозок, %		Доля железнодорожного транспорта на рынках перевозок, %			
						грузов		пассажиров	
	грузов	пассажиров	всего	грузов	пассажиров	2001	2008	2001	2008
Австрия	...	...	18	17	0	29,6	27,4	9,7	11,1
Бельгия	...	...	6	10	0	10,4	12,8	6,2	7,2
Болгария	6	0	6	29	0	36,7	20,5	6,5	4,1
Венгрия	0	...	20	90	0	13,3	12,3	28,1	20,6
Германия	...	...	247	25	12	18,6	22,2	7,6	8,6
Дания	2	2	4	100	9	8,2	8,7	9,0	9,4
Италия	16	14	30	20	0	10,6	11,7	5,4	5,7
Латвия	0	0	2	20	0	72,6	61,3	8,0	5,3
Литва	0	0	0	0	0	48,3	41,9	2,5	1,0
Голландия	26	5	31	100	12	3,4	4,9	9,4	9,7
Норвегия	...	...	9	?	13	16,0	15,0	5,0	5,1
Польша	...	...	67	30	5		30,0	6,9	6,2

Маркетинговые и экономические результаты реформирования железнодорожного транспорта в Германии

Показатели	1994	2010
Пассажирооборот, млн. п-км	65	83
Изменение за 1994 – 2010 гг	+ 28%	
Грузооборот, млн. т-км	71	103
Изменение за 1994 – 2010 гг	+ 45%	
Нагрузка на бюджетную систему страны, евро-центов/приведенный т-км	2000	2010
	6,1	4,1
Изменение за 2000 – 2010 гг.	- 34%	

Итоги реформирования железнодорожного транспорта в Российской Федерации

Создано ОАО «РЖД» - владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и единый общесетевой грузовой перевозчик.

Не решены проблемы эффективного формирования и расходования инвестиций в локомотивный парк и в инфраструктуру. Эксплуатационная длина путей общего пользования не изменилась за время реформы (85 тыс. км.).

По инициативе «РЖД»:

- на 18 % уменьшилось общее число железнодорожных станций;
- на 9 % сократилась развернутая длина станционных путей;
- на 6600км, или на 20%, сократилась длина приемо-отправочных путей;
- на 20 % сократилась длина сортировочных путей;
- число сортировочных станций уменьшилось с более 200 до 61.

С 1996 по 2009 год число отдельных пунктов с путевым развитием на сети «РЖД» сократилось на 1065 (17,1 %), в том числе разъездов — на 52,9 %, обгонных пунктов — на 75,7 %.

Необходимо отметить, что до отмены лицензирования грузовых перевозок (за исключением опасных грузов) более 150 хозяйствующих субъектов являлись лицензированными перевозчиками, но, фактически, грузовые железнодорожные перевозки осуществляло только ОАО «РЖД».

Более 700 грузовых компаний-операторов владеют вагонами и оказывают услуги по предоставлению вагонов грузоотправителям под перевозки грузов (рынок грузовых компаний-операторов в России очень хорошо развит).

Созданы компании-перевозчики, осуществляющие дальние пассажирские перевозки (ОАО «Федеральная пассажирская компания», ОАО «Гранд Экспресс», ЗАО «ТрансКлассСервис», ОАО «Пассажирская компания «Сахалин», ООО «Тверской экспресс»).

Созданы компании-перевозчики, специализирующиеся на пригородных пассажирских перевозках (в настоящее время на сети железных дорог функционирует 28 таких компаний).

Грузовые ж/д перевозки: Российская Федерация

	Совокупное падение грузовых перевозок 2007-2013 гг. – 8 %						
Годы	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ВВП	8,5	5,2	-7,8	4,3	4,3	3,6	1,3
Грузовые перевозки железнодорожным транспортом, млн. тонн*	1345	1304	1108,2	1205,8	1241,6	1271,9	1236,9
% текущего года к предыдущему	Нет данных	-3,1	-15,1	8,8	2,9	2,4	-2,8
Принято решений о нарушении АМЗ в сфере жд транспорта	52	40	56	40	70	48	43
Всего дел, в том числе по жд транспорту	2597/84	3993/80	4162/91	4756/76	5292/109	3969/78	Данные в стадии обработки/60

*Согласно данным, размещенным на сайте ОАО «РЖД»

1-ый этап реформы на ж/д транспорте (2000 -2001 гг.):

развитие конкурентного сектора в сфере железнодорожных перевозок, в том числе создание грузовых компаний – перевозчиков (не выполнено в сфере перевозчиков до настоящего времени)

3-ий этап реформы на ж/д транспорте (2007-2010 гг.): Цель: создание развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок.

Мероприятия: -создание условий и стимулов для дальнейшего развития частной собственности на подвижной состав (в части локомотивов не выполнено).
- переход 60 % парка подвижного состава в частную собственность (в части локомотивов не выполнено).;
- развитие частной собственности на магистральные локомотивы (не выполнено).

2011-2015 гг. (Целевая модель рынка грузовых ж/д перевозок на период до 2015 года).

Поручение В.В. Путина (ВП-П9-1пр от 24.01.2012), пункты 1, 2, 15 Плана Целевой модели: в целях координации работы и обеспечения баланса интересов участников рынка железнодорожных перевозок необходимо создать саморегулируемую организацию, аналогичную «Совету рынка», который действует в сфере электроэнергетики.

Мероприятия:- совершенствование технологической модели управления вагонами различной принадлежности (не выполнено);
-пилотные проекты создания частных перевозчиков по принципу конкуренции «на маршруте» и «за маршрут» (не выполнено);
- выбор методов гос. регулирования тарифов на текущий отцепочный ремонт вагонов (не выполнено)

Пассажирские перевозки ж/д транспортом: Российская Федерация

Совокупное падение пассажирских перевозок за 2007-2013 гг. – 18,36 %							
Годы	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ВВП	8,5	5,2	-7,8	4,3	4,3	3,6	1,3
Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом (млн.чел.) <u>в дальнем следовании*</u>	135,6	131,4	119,6	114,6	112,5	116,2	110,7
% текущего года к предыдущему	Нет данных	-3,1	-9	-4,5	-1,8	3,2	-4,8
Дерегулированный сегмент (купе, СВ)- динамическое ценообразование (млн.чел)	ФАС России и ОАО «ФПК» с 01.03.2013 года на 20 маршрутах (46 скорых и пассажирских поездов) с наличием межвидовой конкуренции (ж/д, авто- и авиаперевозки) реализуют пилотный проект программы «динамического ценообразования» (ДЦ) (стоимость билета зависит от наполняемости поезда, времени приобретения билета)					3,459	3,551
% текущего года к предыдущему							2,7

* Согласно данным ОАО «ФПК»

2000-е годы:

МАП России разработал меры по повышению гибкости тарифов на перевозки пассажиров в плацкартных вагонах (изменение тарифа в течение года в зависимости от спроса на рынке), дерегулирование тарифов на перевозки пассажиров в фирменных поездах, вагонах Купе и СВ, а также в поездах повышенной комфортности

01.04.2010
создано ОАО
«ФПК»

Закрытие поездов дальнего следования;
Навязывание дополнительных услуг (белье; питание);

Снижение необходимых объемов субсидирования перевозок в дальнем следовании: 2010 г. -35,8 млрд. руб.; 2011 г. – 29,5 млрд. руб.; 2013г. 24,8 млрд. руб.

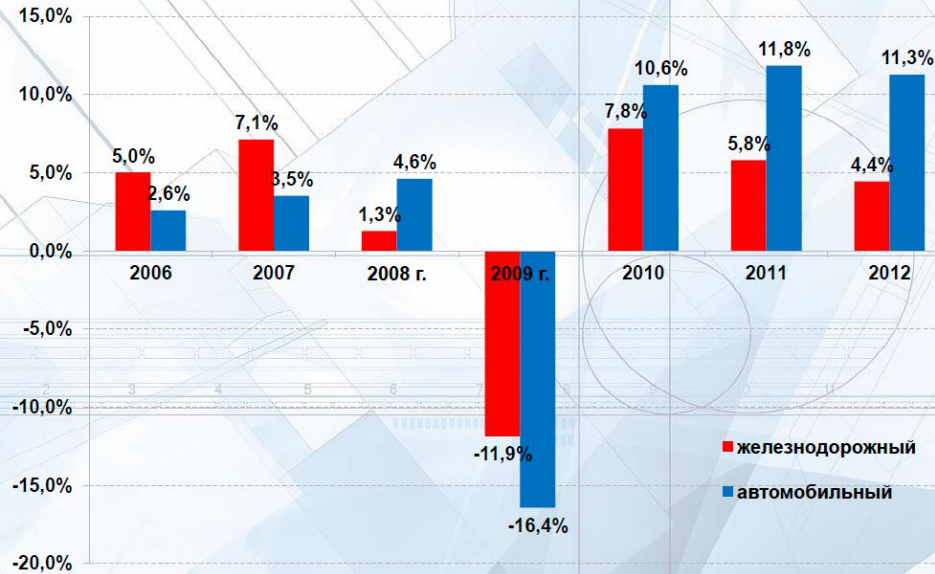
2013 г. :

1. Индексация тарифов на 20 % в плацкартные вагоны привела к падению пассажиропотока.
2. Введена система Динамического ценообразования.
Увеличение пассажиропотока на данных маршрутах до 3%.

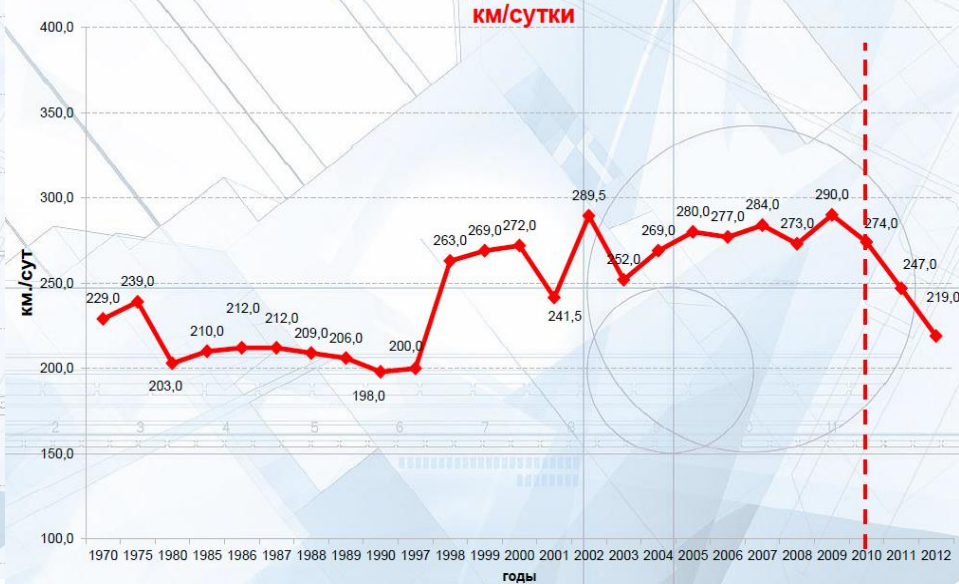
Годы	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Принято решений о нарушении АМЗ в сфере жд транспорта	52	40	56	40	70	48	43
Всего дел, в том числе по жд транспорту	2597/84	3993/80	4162/91	4756/76	5292/109	3969/78	данные в стадии обработки/60

Снижение конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным транспортом: Российская Федерация

Темпы роста грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта (в процентах к предыдущему году)



Средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом с 1970 по 2012 гг, км/сутки



Начиная с 2010 г. темпы прироста грузооборота автомобильного транспорта начали превышать темпы прироста ж/д транспорта.

В 2012 г. прирост грузооборота автомобильного транспорта относительно 2008 г. в три раза превысил аналогичный темп прироста для ж/д транспорта (+15% против +5%).

По данным Росстата за 5 месяцев 2013 года грузооборот железнодорожного транспорта снизился на 3,5%, а грузооборот автомобильного транспорта вырос на 2,6%.

По данным ИПЕМ, уход грузов с ж/д транспорта обойдется автодорогам в 4,9 млн дополнительных рейсов грузовых автомобилей в год.

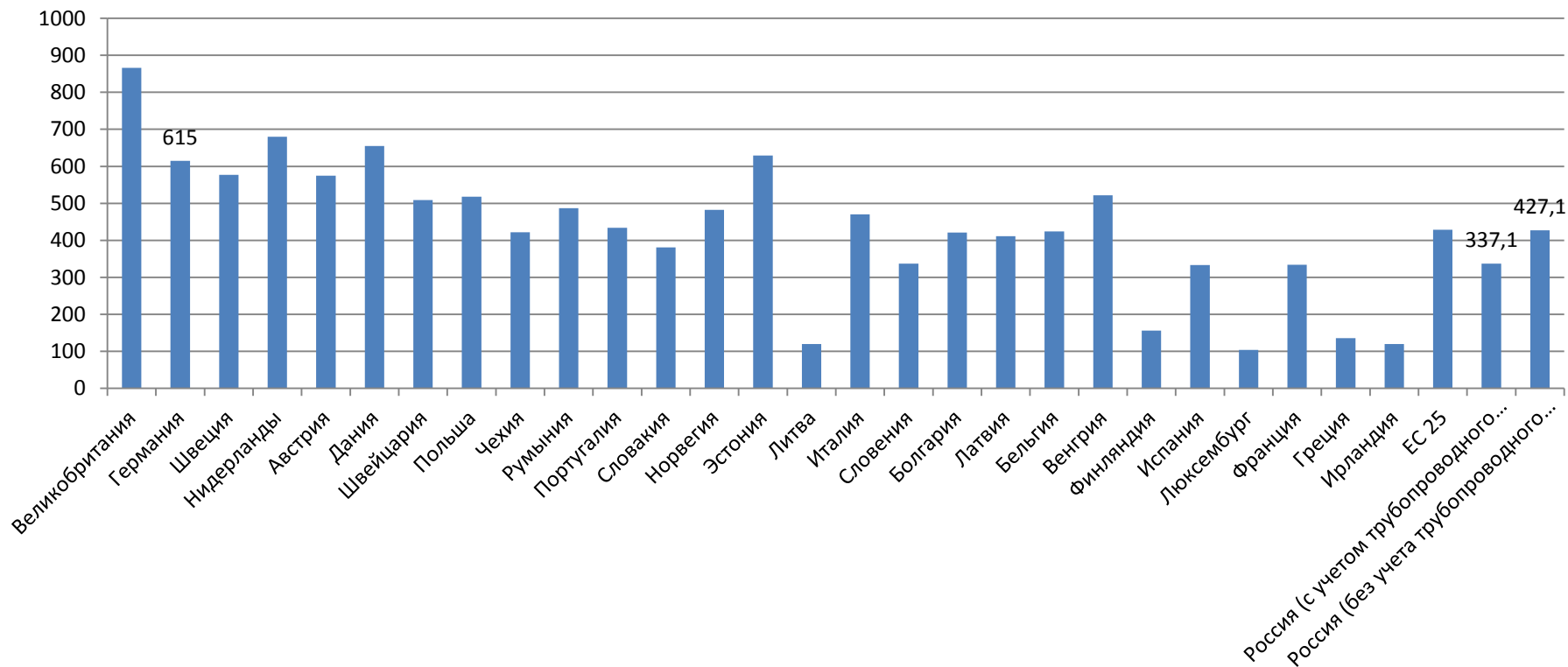
Тенденция снижения скорости доставки грузовых отправок на сети железных дорог вызывает серьезную обеспокоенность.

Средняя скорость доставки одной отправки грузов железнодорожным транспортом в 2012 г. сократилась по сравнению с 2008 г. на 71 км в сутки и приблизилась к показателю 1986 г., составив при этом 219 км/сутки.

Показатели состояния доступа к инфраструктуре железных дорог и состояния конкуренции на рынках перевозок пассажиров и грузов ж/д транспортом в странах ЕС

Страна	LIB индекс								LEX индекс (степень имплементации директив ЕС в законодательную систему стран)				ACCESS индекс (реальная степень доступа к системе)				COM индекс (уровень конкуренции на рынке железнодорожных перевозок)			
	По грузовым и пассажирским перевозкам				2007		2011		2002	2004	2007	2011	2002	2004	2007	2011	2002	2004	2007	2011
	2002	2004	2007	2011	Груз	Пасс	Груз	Пасс	2002	2004	2007	2011	2002	2004	2007	2011	2002	2004	2007	2011
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Великобритания	805	781	827	865	848	798	862	852	960	940	969	980	740	715	791	837	780	580	793	866
Германия	760	728	826	842	844	809	875	814	840	750	905	935	840	720	807	819	520	505	555	615
Швеция	760	729	825	872	908	742	896	855	800	680	857	960	760	760	817	850	720	510	633	577
Нидерланды	720	695	809	817	887	732	884	779	760	670	865	887	820	710	795	799	460	455	509	680
Австрия	430	579	788	806	852	727	873	761	680	530	819	895	410	600	781	784	240	232	349	575
Дания	720	693	788	825	811	757	851	808	860	790	821	925	770	650	780	800	480	390	498	655
Швейцария	650	677	757	741	848	662	850	680	600	605	670	678	770	710	778	756	440	495	459	509
Польша		549	739	737	786	692	826	699		600	783	803		530	728	720		175	490	518
Чехия		549	738	738	798	679	783	705		530	839	786		560	713	726		215	279	422

Показатели СОМ индекса (уровень конкуренции на рынках железнодорожных перевозок)



Целесообразно рассмотреть вопрос о постановке в России постоянной работы по наблюдению за ходом и результатами проводимого в РФ реформирования железнодорожного транспорта.

Предложения ФАС России

1. Модернизация законодательства о естественных монополиях: дополнение Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (с одновременной отменой Федерального закона «О естественных монополиях») положениями, предусматривающими особенности государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий, и отраслевого законодательства нормами, отражающими специфику регулирования отдельных рынков.

2. Модернизация законодательства о железнодорожном транспорте:

-внесение изменений в Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», предусматривающих введение понятий «оператор железнодорожного подвижного состава», «коммерческая инфраструктура рынка», определяющих основы формирования товарных рынков услуг, оказываемых на железнодорожном транспорте, -актуализировать Перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством, утвержденный постановлением Правительства РФ от 05.08.2009 № 643, в том числе в части включения в данный перечень услуги по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов; детализации перечня начально-конечных операций перевозки грузов, в части осмотра грузовых вагонов (вагонов-цистерн), введения понятия «технический, коммерческий осмотр грузовых вагонов»

3. Создание коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок в целях установления взаимодействий хозяйствующих субъектов - участников товарных рынков в указанной сфере и согласования процедур взаимодействия на основе рыночных методов в соответствии с действующим законодательством.

Предложения ФАС России (продолжение)

4. Либерализация локомотивной тяги, развитие института частных перевозчиков.
5. Поэтапное прекращение государственного регулирования тарифов на грузовые перевозки в конкурентных секторах и формирование тарифных условий для заключения долгосрочных договоров на перевозки.
6. Развитие мощностей для производства среднетоннажных универсальных контейнеров, являющихся социально-значимым товаром при перевозках грузов физических лиц и хозяйствующих субъектов- представителей сферы предпринимательства малого и среднего бизнеса в контейнерах железнодорожным транспортом общего пользования.
7. Актуализация Плана Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года, его реализация в установленные сроки.
8. Внесение изменения в приказ ФАС России от 12.04.2011 г. №263 «Об утверждении форм, сроков и периодичности раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» с целью раскрытия информации о пропускной способности участков инфраструктуры, об ограничениях инфраструктуры, о наличии локомотивных бригад.
9. Мониторинг эффективности мероприятий, реализуемых в рамках Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, и их влияния на развитие конкуренции в сфере железнодорожного транспорта.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!



fas.gov.ru



emc.fas.gov.ru



FAS-book



@rus_fas & @fas_rf (eng)



fasovka



anticartel.ru



international@fas.gov.ru