

Отношения в сфере услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом регулируются Федеральным законом Российской Федерации от 10.01.2003г. №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Федеральным законом Российской Федерации от 10.01.2003г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и другими нормативно-правовыми актами. Железнодорожный транспорт является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации и во взаимодействии с организациями других видов железнодорожного транспорта призван своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках грузов железнодорожным транспортом.

Железнодорожный транспорт состоит из железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожного транспорта необщего пользования, а также технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенного для перемещения товаров на территориях указанных организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд указанных организаций. Предметом исследования является рынок услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

Географические границы товарного рынка определяются территорией Российской Федерации и, следовательно, рынок является федеральным.

Средний возраст универсальных вагонов ОАО «РЖД» на начало 2006г. достиг 21.5 года, то есть износ составляет 80.9%.

@@@1@@@

Динамика выбытия подвижного состава

Выбытие подвижного состава в 2003-2005 г.г. составило 6.9 тысяч вагонов, из которых 4.2 тысяч составили полувагоны. В этот период происходило восполнение только наиболее изношенной категории парка – полувагонов.

@@@2@@@

За последнее время произошло улучшение большинства эксплуатационных показателей вагонного парка, включая среднее время оборота вагона, статической нагрузки, среднесуточного пробега и производительности

@@@3@@@

Основой улучшения эксплуатационных показателей использования вагонного парка является рост объемов перевозимых грузов и сокращение вагонного парка. Эти разнонаправленные процессы могут иметь отрицательные последствия для развития экономики России. Для железнодорожного транспорта, как организации предназначенной для удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках и в общеэкономическом отношении организации подчиненной этим потребностям, улучшение эксплуатационных показателей не должно быть абсолютно основным.

Совершенно понятно, что при неадекватном сокращении перевозочных средств увеличивается грузовая масса на складах предприятий, что наносит значительно большие потери народному хозяйству, чем экономический эффект на транспорте. Кроме того, происходит переключение перевозок грузов на другие виды транспорта. Известно, что на автомобильном транспорте грузы перевозятся на тысячи километров, т.е. на расстояния, на которых монополия железных дорог была неоспоримой.

Экономические результаты и объемные показатели грузовых перевозок за 2003-2005 гг.

Основу доходов ОАО «РЖД» составляют грузовые перевозки.

Поступления от перевозки грузов равны примерно 80% всех доходов компании и обеспечивают функционирование и развитие железнодорожного транспорта. При этом, грузовые перевозки являются источником поддержания нерентабельных, но социально-значимых сфер транспортного производства.

По итогам 2005 года доходы от грузовых перевозок составили 585.7 млрд. рублей, с увеличением к 2004 году на 10.6%. В то же время, темп роста доходов в 2005 году снизился относительно итогов 2004 года на 2.3 процентных пункта.

@@@4@@@

В динамике 2003-2005 гг. следует отметить снижение доли грузовых перевозок в общем объеме доходов.

Так, доля доходов от перевозки грузов за период с 2003-2005 гг. снизилась на 4 процентных пункта и составила 78%. При этом, только за 2005 год снижение удельного веса поступлений от грузовых перевозок составило почти 3 процентных пункта.

За 2005 год темп прироста доходов по грузовым перевозкам составил 10.6%, при росте расходов на 12.7%. Рентабельность грузовых перевозок составила 21.9% – на 3.3 процентных пункта ниже уровня рентабельности 2004 года

@@@5@@@

Отсутствие значительного снижения рентабельности грузовых перевозок, как это было допущено по итогам 2004 года, в 2005 году было обеспечено только в результате дополнительной индексации тарифа, произведенной с 1 августа 2005 года. Нормализация тарифа с августа стала основой стабилизации устойчивого положения в 2005 году. Однако следует отметить, что темп роста средней доходной ставки к 2004 г. составил лишь 7.4% при среднем уровне индексации грузовых тарифов 10.3%

@@@6@@@

Объемные показатели рынка грузовых железнодорожных перевозок

Объем (грузооборот) российского рынка железнодорожных перевозок в 2005 году был равен 1,858 миллиардов тонно-километров, демонстрируя прирост на 13.4% за период с 2003 года. Основными его секторами являются:

Уголь – 30.2% (1)

Нефть и нефтепродукты – 16.8%

Черные металлы и руды – 16.2%

Минерально-строительные грузы – 10.2%

Являясь единственным железнодорожным перевозчиком в стране, ОАО «РЖД» предоставляет услуги перевозки значительному числу клиентов. Так в 2005 году общее число клиентов составило около 50 тысяч. Необходимо отметить, что 20 крупнейших клиентов обеспечивают 30% выручки и 24% объема перевозок

@@@7@@@

Общее количество вагонов в распоряжении ОАО «РЖД» составляет более 600 тысяч. Основу грузового парка ОАО «РЖД» составляют:

- полувагоны – 257.7 тысяч или 40.9%

- цистерны – 79.3 тысяч или 12.6%

- крытые вагоны – 78.5 тысяч или 12.5%

- платформы – 61.6 тысяч или 9.8%

- прочий подвижной состав – 153.6 тысяч или 24.4%

Основу доходов ОАО «РЖД» составляют грузовые перевозки. Поступления от перевозки грузов равны примерно 80% всех доходов компании и обеспечивают функционирование и развитие железнодорожного транспорта. При этом, грузовые перевозки являются источником поддержания нерентабельных, но социально-значимых сфер транспортного производства.

По итогам 2005 года доходы от грузовых перевозок составили 585.7 млрд. рублей, с увеличением к 2004 году на 10.6%. В то же время, темп роста доходов в 2005 году снизился относительно итогов 2004 года на 2.3 процентных пункта.

Рыночные тенденции

В условиях формирующегося рынка услуг на железнодорожном транспорте и продолжающейся структурной реформы отрасли, основной тенденцией на рынке является сокращение доли перевозок в вагонах ОАО «РЖД» в связи с активной конкурентной деятельностью независимых операторов.

Темпы роста грузооборота в вагонах независимых операторов превышают аналогичные показатели у ОАО «РЖД». Перераспределение объемов перевозок происходит неравномерно по всем грузам: доля независимых операторов в высокодоходных перевозках (нефти и нефтепродуктов, черных металлов, химикатов и удобрений, лесных грузов) растет быстрее

@@@8@@@

Несмотря на существенное падение доли перевозок в вагонах ОАО «РЖД», компания остается крупнейшим игроком на рынке: доля в грузообороте в 2005 году составила 68.9%.

Падение доли рынка железнодорожных перевозок в вагонах ОАО «РЖД» произошло в основном за счет того, что прирост нового грузооборота пришелся на вагоны независимых операторов

@@@9@@@

Сильно развита конкуренция в перевозках нефтяного мазута, битума и гудрона, пива, бензина, неметаллической руды, стальных заготовок, железной руды, азотных удобрений, керосина – доля ОАО «РЖД» не превышает 50% в данных сегментах. Анализ грузооборота по родам подвижного состава также показывает наличие развитой конкуренции, в особенности в сфере предоставления вагонного парка при перевозках в рефрижераторном подвижном составе, на платформах, в цистернах, думпкарах и окатышевозах

@@@10@@@

В соответствии с решениями совета директоров ОАО «РЖД», принятыми в 2005 г., было выделено из состава материнской компании с передачей ему рефрижераторного подвижного состава и ремонтных предприятий дочернее общество ОАО «Рефсервис», которое с 1 мая 2006 начало осуществлять перевозки скоропортящихся грузов. Аналогично с 1 июля 2006 г. начало функционировать дочернее общество ОАО «ТрансКонтейнер» по перевозке грузов в контейнерах с передачей ему контейнеров, фитинговых платформ и 48 контейнерных площадок на сети железных дорог. Выделение этих дочерних обществ по мнению Управления может иметь признаки нарушения антимонопольного законодательства при перевозках грузов. По ОАО «ТрансКонтейнер» Управлением подготовлено предписание с поведенческими условиями в соответствии со статьей 17 Закона о конкуренции.

Общим последствием выделения является повышение стоимости перевозок грузов в вагонах дочерних обществ на 20 – 25 % и даже более.

Требует дополнительного обследования то обстоятельство, что ОАО «Рефсервис» и ОАО «ТрансКонтейнер» осуществляют свою деятельность по ставкам прејскуранта № 10-01 для вагонов и контейнеров общего парка, а с клиентуры взимают плату по рыночным ценам.

Советом директоров ОАО «РЖД» на 2006 г. запланировано выделение дочернего общества – «Грузовой компании» с передачей большей части грузовых вагонов. По мнению Управления выделение одной «Грузовой компании» будет иметь признаки нарушения Закона о конкуренции, поскольку этой компании может быть передано

почти 60 % вагонного парка, эксплуатируемого на железных дорогах России. На заседании Комитета по реформированию совета директоров ОАО «РЖД» была изложена позиция Управления о необходимости выделения грузового вагонного парка ОАО «РЖД» в три или четыре дочерних общества, что будет соответствовать развитию конкуренции на железных дорогах России.

Сдерживающим фактором развития конкурентной среды на железнодорожном транспорте является значительная недостаточность нормативной правовой базы. Для третьего этапа реформирования железнодорожного транспорта разработан план мероприятий, утверждаемый Правительством Российской Федерации, в котором основными являются разработка нормативных правовых актов – от совершенствования законодательной базы до постановлений Правительства Российской Федерации.

Камнем преткновения является отсутствие постановления Правительства Российской Федерации по основам правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками. Можно сказать, что без этого постановления дальнейшее реформирование невозможно. В настоящее время ОАО «РЖД» столкнулось с правовым вакуумом при создании своих дочерних операторских предприятий.

В результате проведенного анализа было установлено:

1. Развитие конкуренции на рассматриваемом рынке услуг по перевозке грузов на железнодорожном транспорте осуществляется, главным образом, за счет инвестиций в вагонный парк промышленных предприятий, компаний – операторов, не относящихся к железнодорожному транспорту общего пользования.
2. Выделение дочерних обществ из состава ОАО «РЖД» (ОАО «Рефсервис», ОАО «ТрансКонтейнер») сопровождается повышением стоимости перевозок грузов на 20 – 25 %.
3. Сдерживающее влияние на развитие конкуренции оказывает принятие ФСТ России, Минтранс России нормативных правовых актов, имеющих признаки нарушения Закона о конкуренции.
4. Реформирование железнодорожного транспорта проводится в условиях отставания принятия нормативных правовых актов от процессов административного регулирования процесса.

Предложения

1. Совместно с Минтранс России, ФСТ России, Минэкономразвития России при участии ОАО «РЖД» в текущем году обеспечить окончательную доработку постановления Правительства Российской Федерации по операторам.
2. При рассмотрении уведомления по созданию дочернего общества ОАО «РЖД» – ОАО «Грузовая компания» определить целесообразность выдачи предписания с поведенческими условиями либо обеспечить выделение не одной, а трех независимых компаний с примерно одинаковым парком грузовых вагонов по составу типов вагонов и срокам службы.
3. Повысить участие сотрудников ФАС России в работе различных организаций по разработке нормативной правовой базы, обратив особое внимание на создание дополнительных возможностей развития конкурентной среды на железнодорожном транспорте.
4. Ускорить рассмотрение материалов, представленных Управлением по возбуждению дела в отношении ФСТ России по устранению нарушений Закона о конкуренции.
5. Целесообразно рассмотреть проблему дерегулирования перевозок газов, в том числе энергетических, нефти и нефтепродуктов, минеральных удобрений,

грузобагажных перевозок

[Скачать анализ рынка в Zip-архиве \(240 Kb\)](#)