

# Тенденции развития железнодорожного рынка



**Поликарпов Александр**  
*заместитель руководителя департамента  
исследований жд транспорта  
АНО «ИПЕМ»*

Институт проблем естественных монополий  
[www.ipem.ru](http://www.ipem.ru)



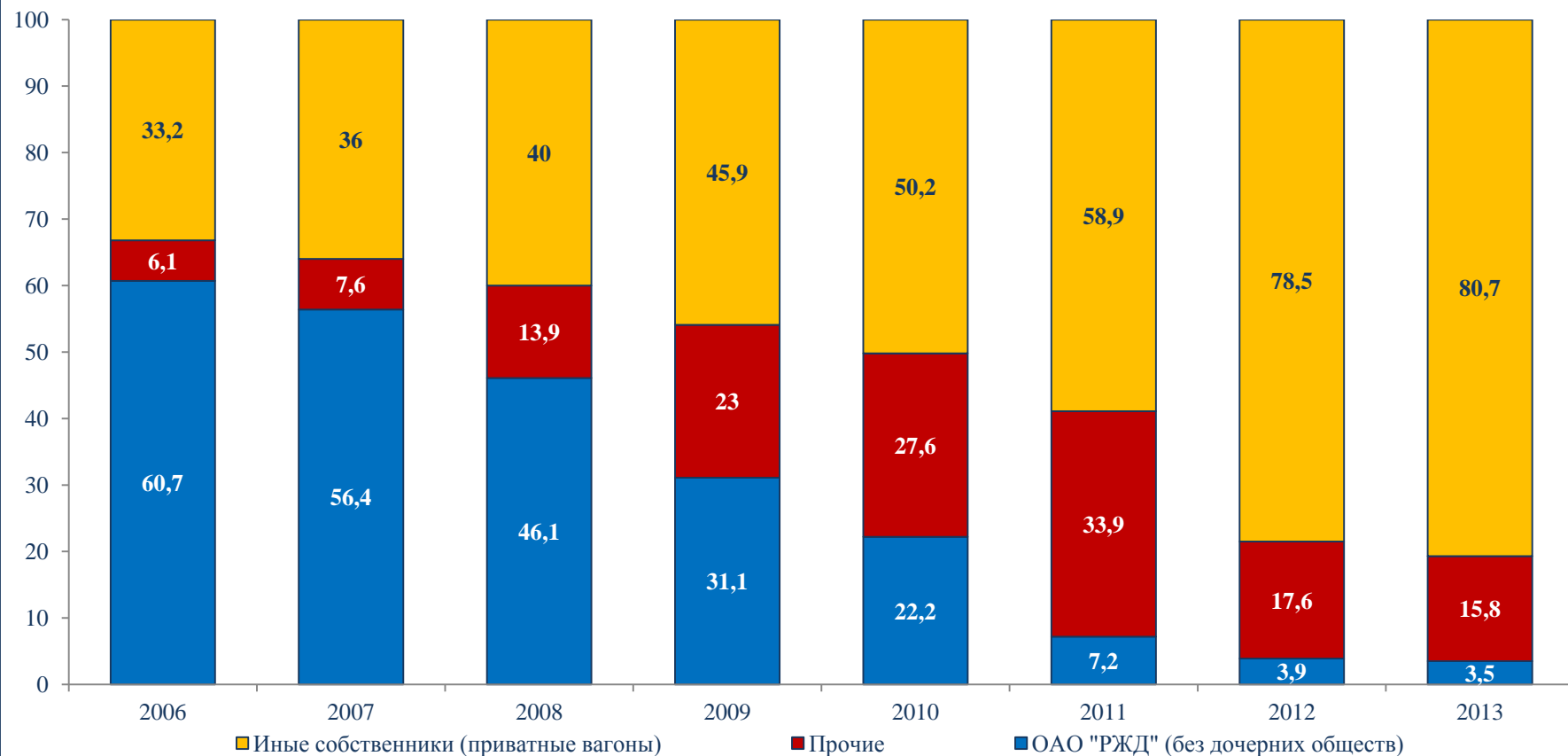
## Общие показатели железнодорожного транспорта



**В период с 2012 по 2014 гг. погрузка на сети железнодорожного транспорта снизилась на 3,5% и составила 1227 млн тонн. Грузооборот за аналогичный период вырос на 3,3% до уровня 2295,2 млрд т-км.**



## Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по принадлежности парка\*

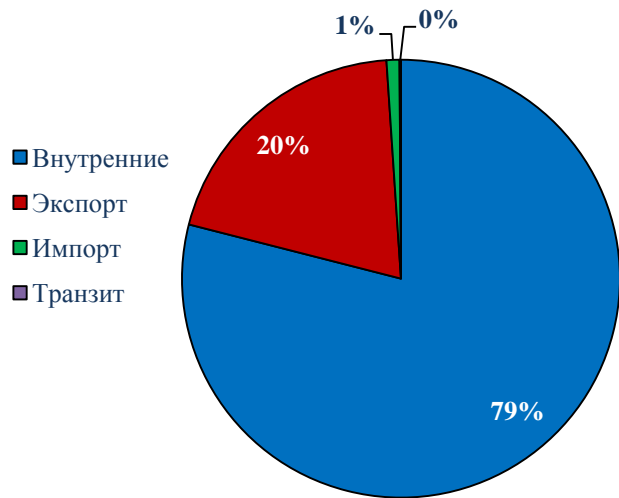


Доля перевозок грузов в вагонах операторов постоянно растёт. В 2006 году в частных вагонах перевозилось 33,2% всех грузов, а в 2013 году уже 80,7%. В вагонах принадлежности ОАО «РЖД» в 2013 году перевозилось не более 3,5%, тогда как в 2006 году этот показатель составлял 60,7%.

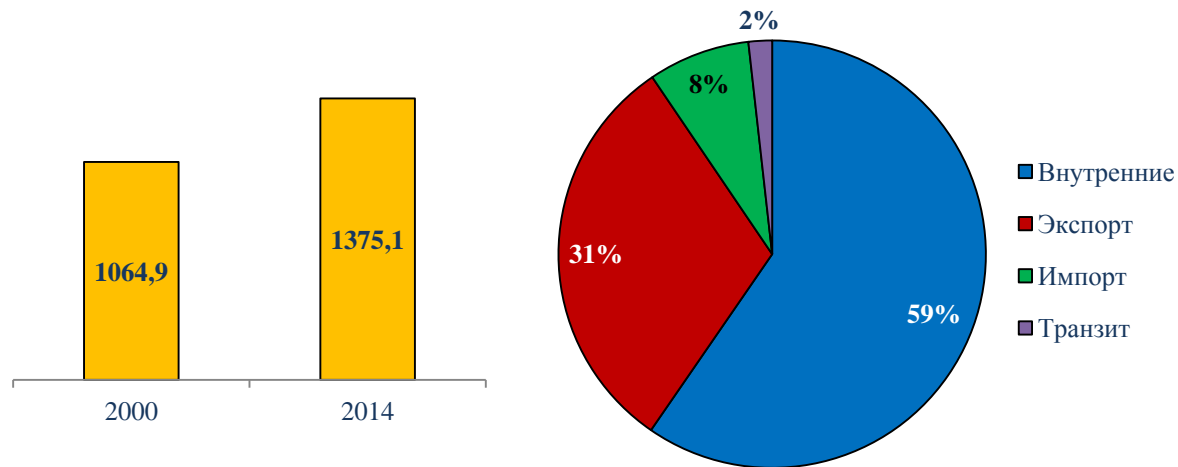
\*- В прочие включены: дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД»; привлечённые вагоны; вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду ДЗО; вагоны ОАО «РЖД», сданные в аренду иным собственникам; железнодорожные администрации стран СНГ и Балтии.



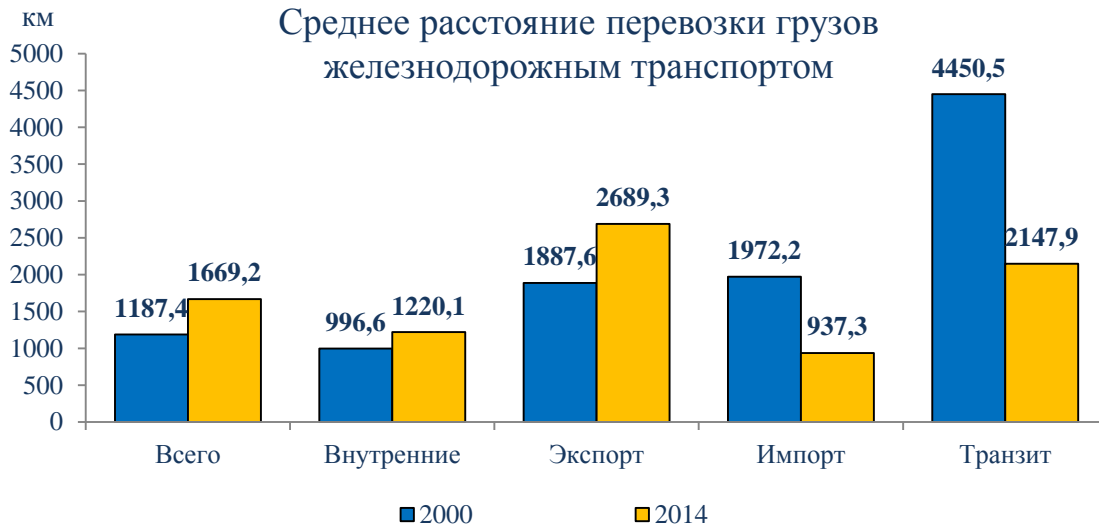
Структура перевозок грузов по видам сообщения на железнодорожном транспорте в 2000 г.



Структура перевозок грузов по видам сообщения на железнодорожном транспорте в 2014 г.



Среднее расстояние перевозки грузов железнодорожным транспортом



С 2000 года структура перевозок по видам сообщения значительно изменилась. Существенно вырос объем экспортно-импортных перевозок грузов (+17%).

Выросла средняя дальность перевозок +40%, за счет внутренних (+22%) и экспортных (+42%) перевозок

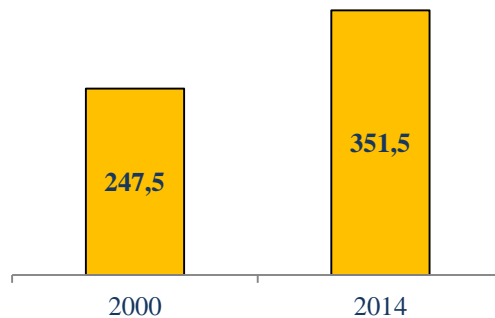
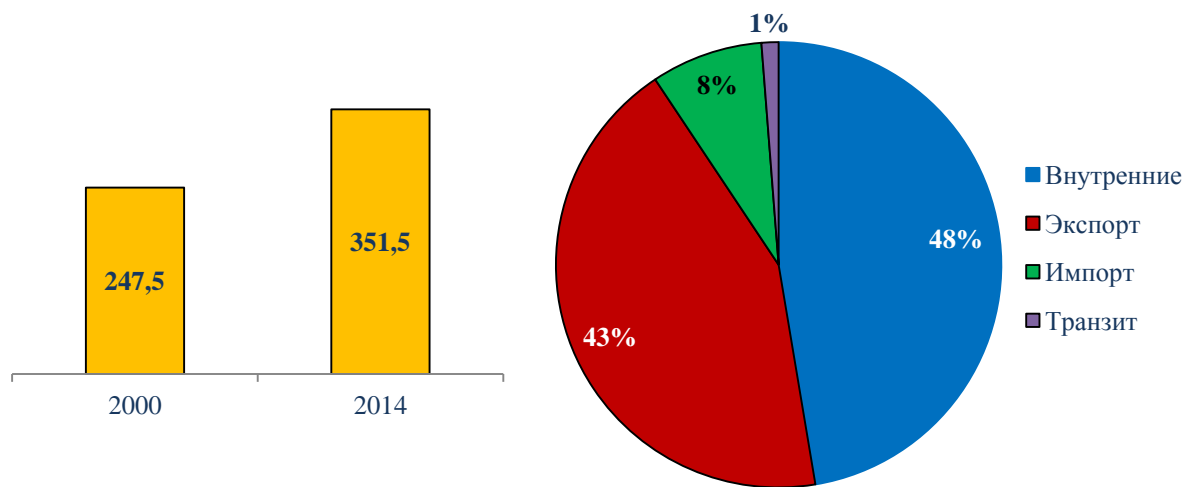


# Изменение структуры перевозок угля 2000/2014 годы

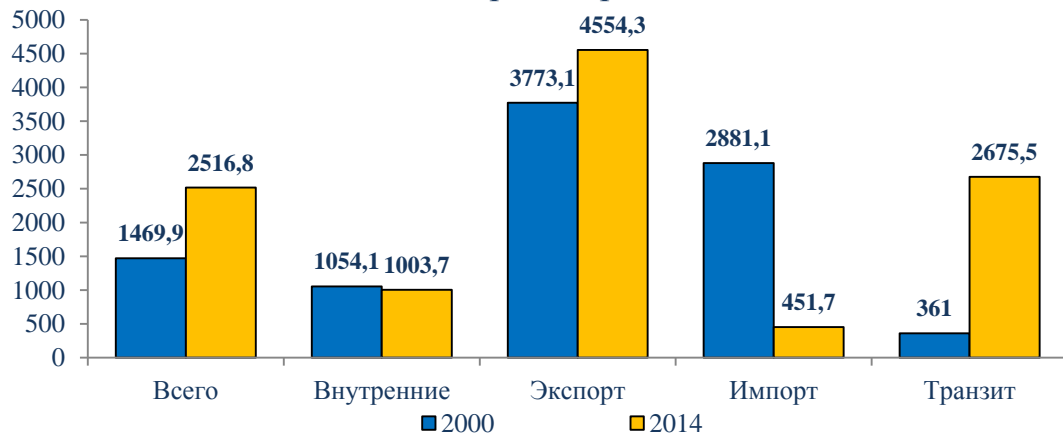
Структура перевозок угля по видам сообщения на железнодорожном транспорте в 2000 г.



Структура перевозок угля по видам сообщения на железнодорожном транспорте в 2014 г.



Среднее расстояние перевозки угля железнодорожным транспортом



Рост доли экспортных перевозок в 2,8 раза до 43% от общего объема перевозок угля.

Рост импортных перевозок угля (Казахстан) до 8%.

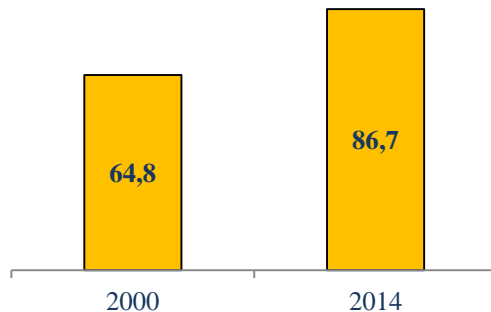
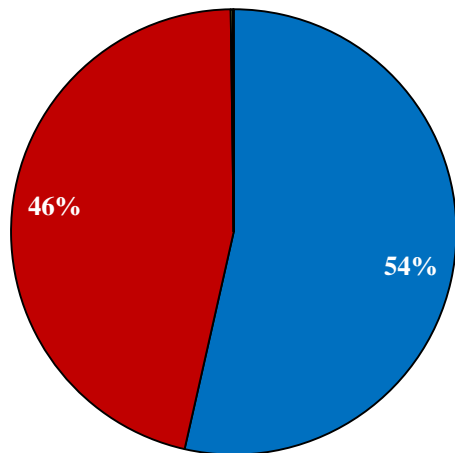
Рост средней дальность перевозок угля на 70%, обусловлен ростом объемов экспортных перевозок в 4 раза и ростом среднего расстояния перевозок на 20%.



# Изменение структуры перевозок черных металлов 2000/2014 годы

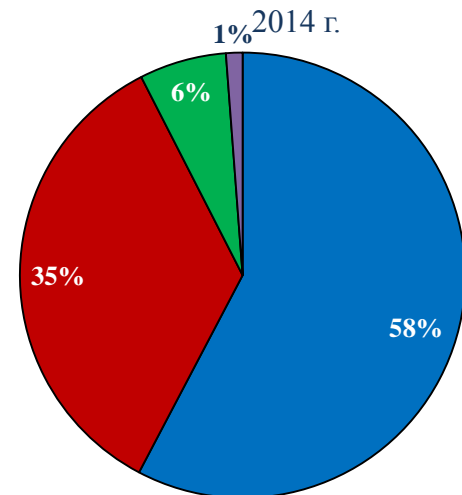
Структура перевозок чёрных металлов по видам сообщения на железнодорожном транспорте в 2000 г.

- Внутренние
- Экспорт
- Импорт
- Транзит



Структура перевозок чёрных металлов по видам сообщения на железнодорожном транспорте в 2014 г.

- Внутренние
- Экспорт
- Импорт
- Транзит



Среднее расстояние перевозки чёрных металлов железнодорожным транспортом



Сокращение доли экспортных перевозок с 46 до 35%, при сохранении общего объема экспортных перевозок.

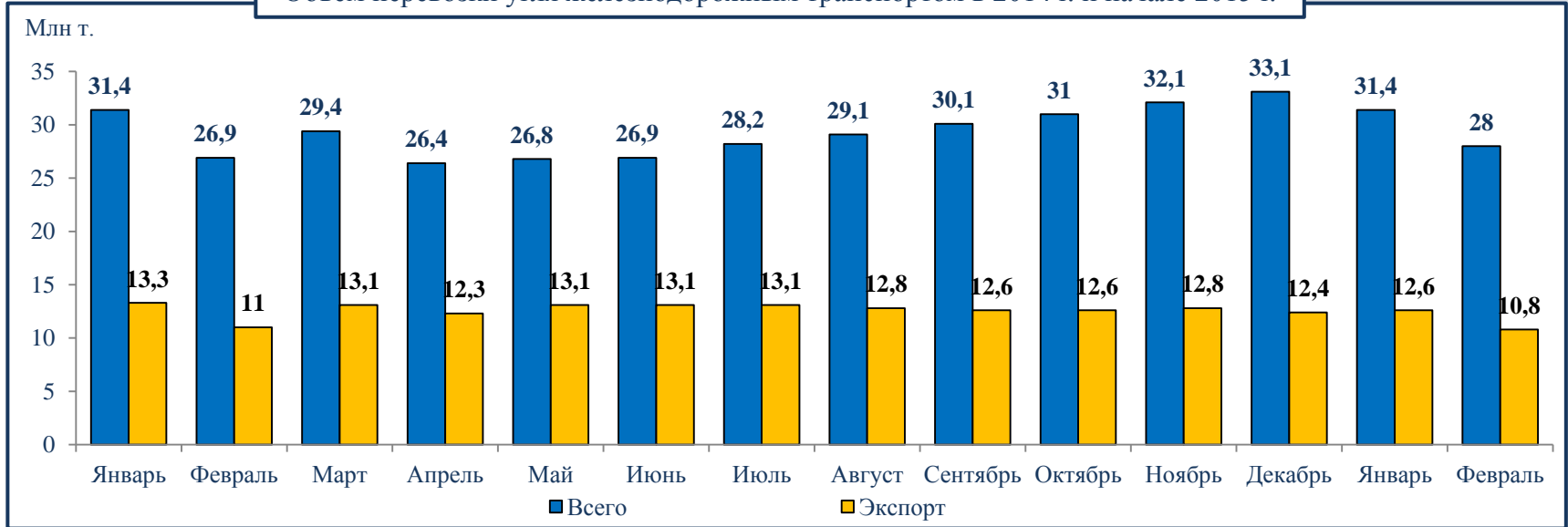
Появление импорта металла – 6%.

Общее снижение среднего расстояния перевозок, что свидетельствует о сокращении географии поставок металлов жд транспортом.

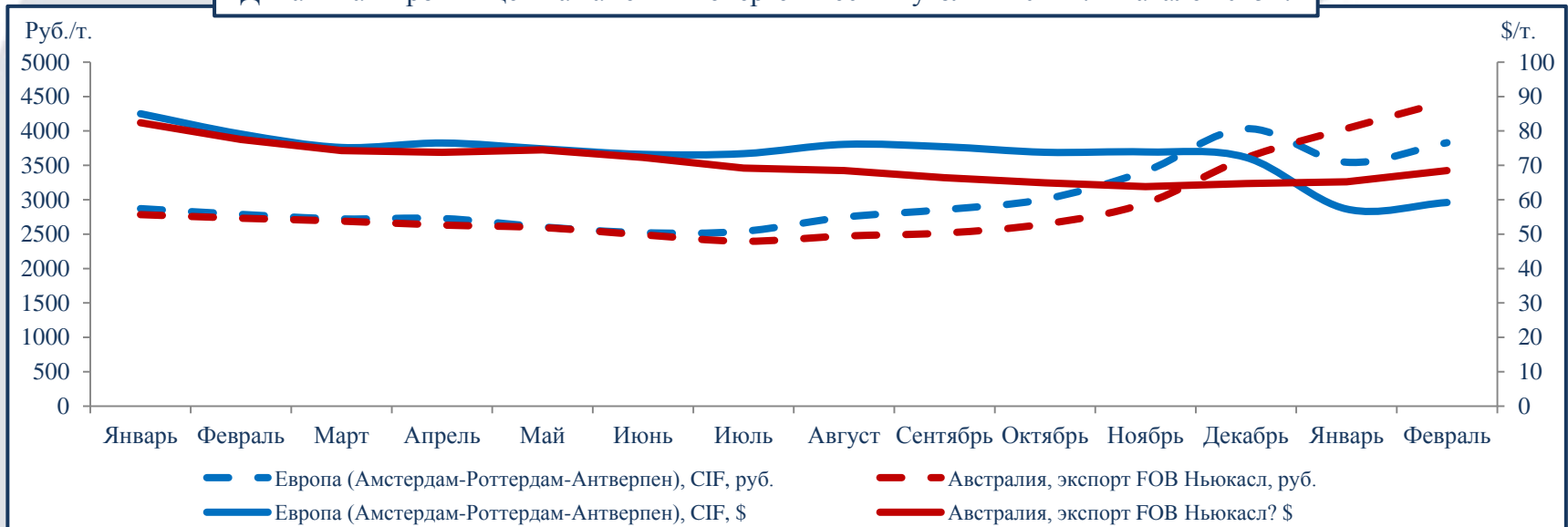


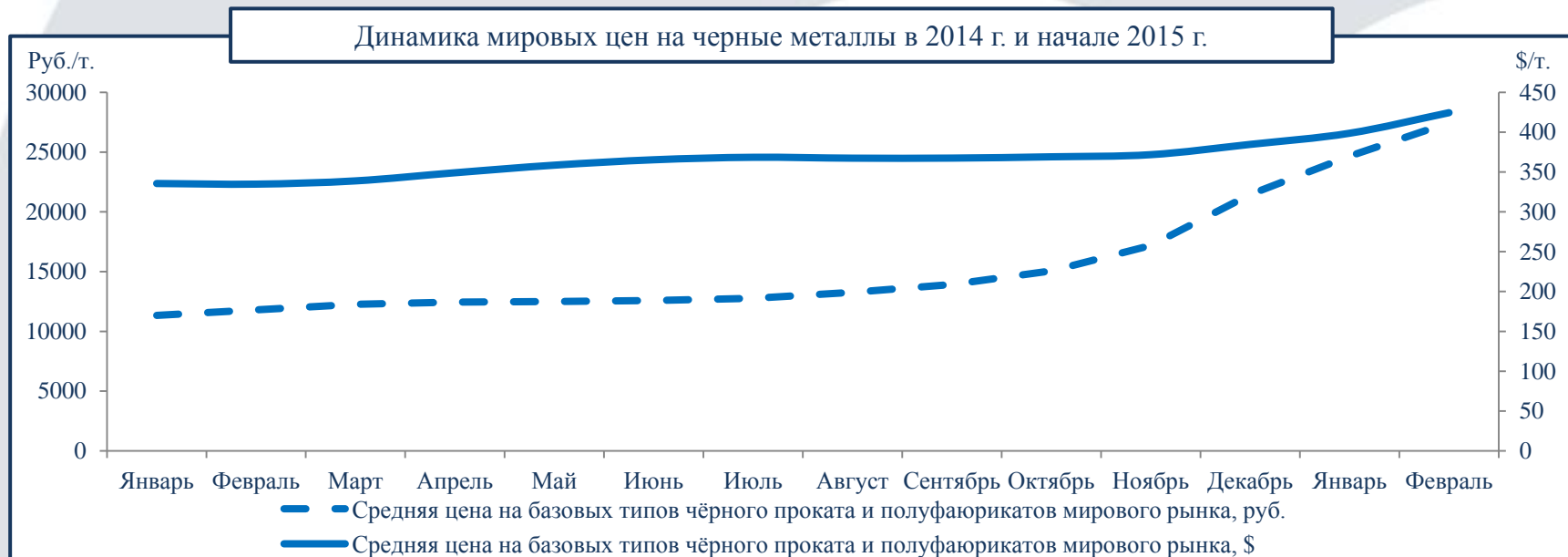
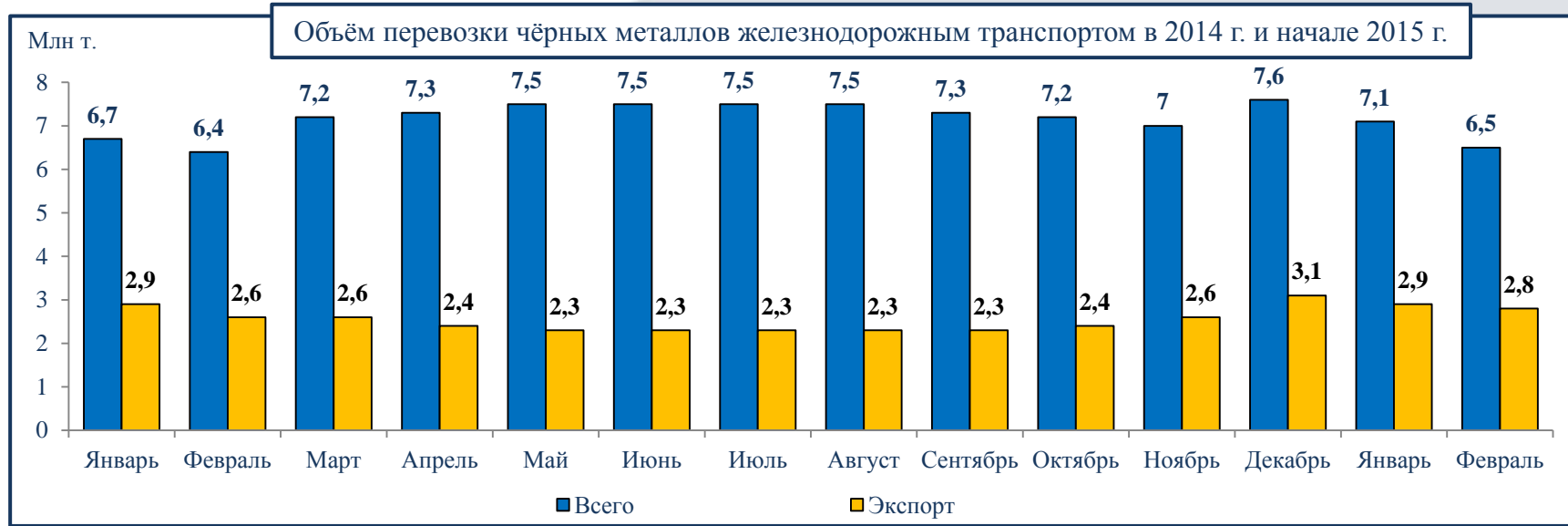


## Объём перевозки угля железнодорожным транспортом в 2014 г. и начале 2015 г.

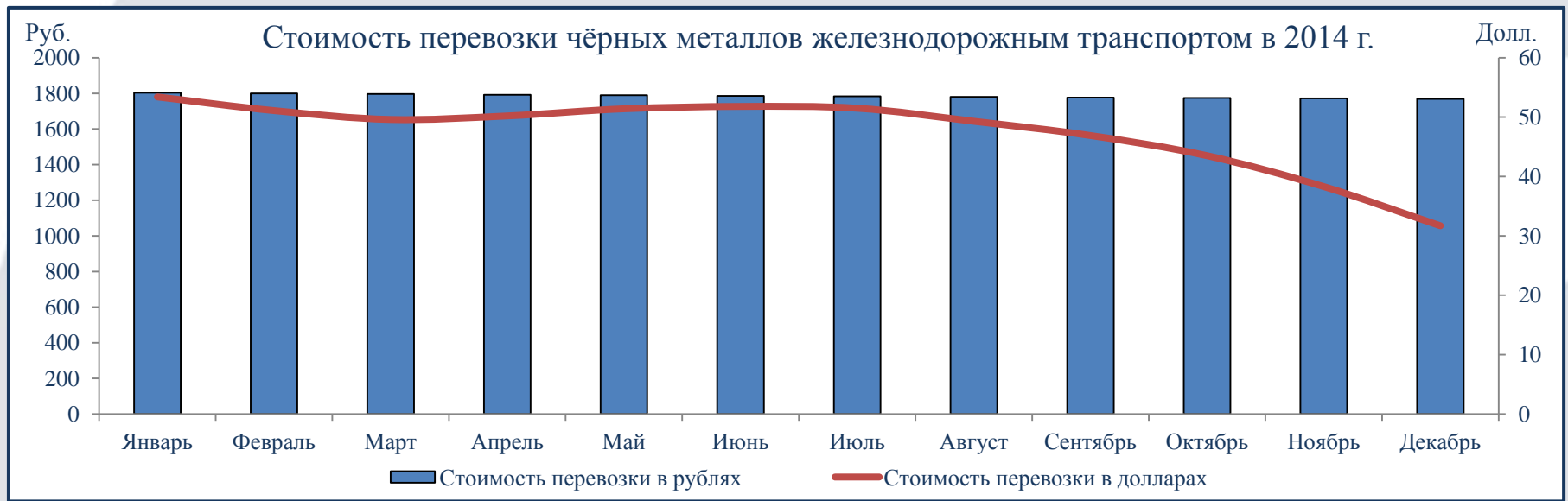
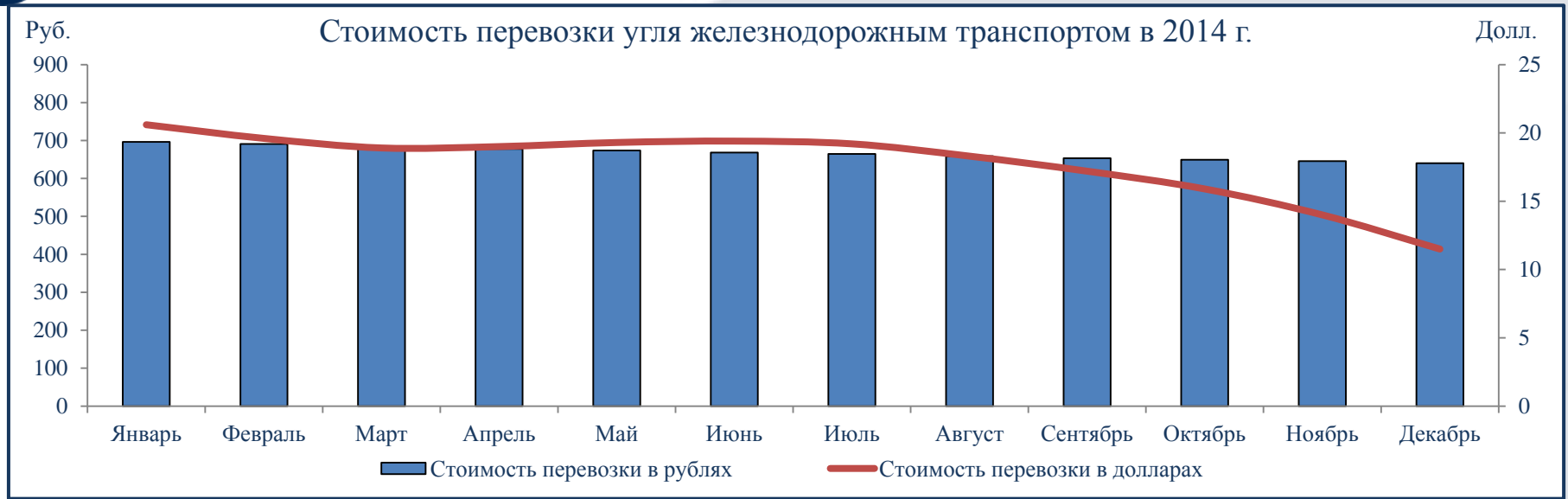


## Динамика мировых цен на каменных энергетический уголь в 2014 г. и начале 2015 г.









\* Условия расчёта для угля: груз уголь каменный марки Г, загрузка в вагон 69 т., направление перевозки: Мереть – Ванино (эксп.), ставки операторов определены на основании открытых источников.

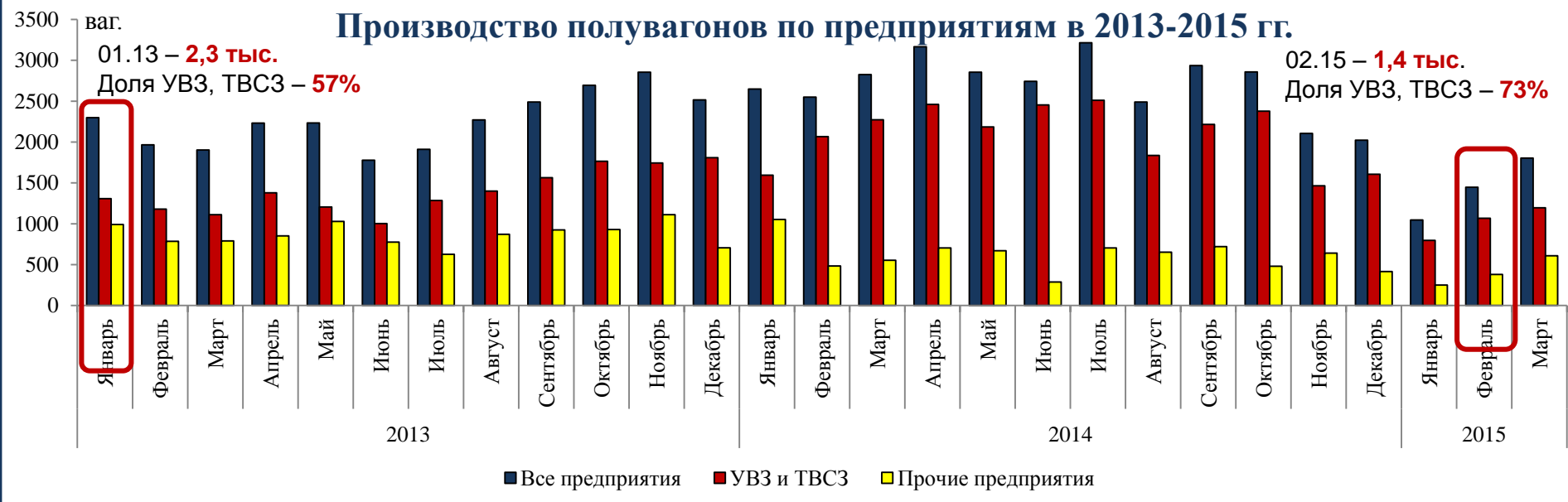
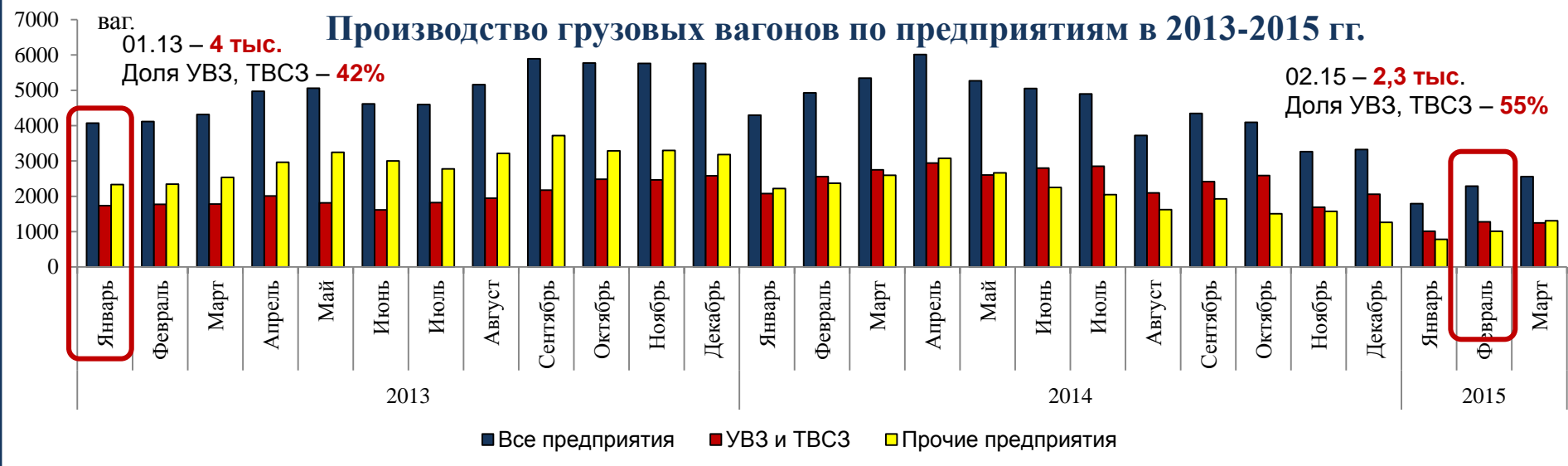
Условия расчёта для чёрных металлов: груз болванки стальные литые, загрузка в вагон 63 т., направление перевозки: Челябинск - Новороссийск(эксп.), ставки операторов определены на основании открытых источников.



Пик производства грузовых вагонов приходится на 2012 г., когда рост производства данной продукции по отношению к предыдущему году составил **14,2%**. При этом доля полувагонов от общего объёма производства в 2012 г. составила **55,0%**.

**Пик поставок новых вагонов на сеть РФ – 2011 год**







**Несоответствие темпов роста парка вагонов и грузооборота свидетельствует о снижении интенсивности «полезной» работы грузового вагона**

**Профицит парка грузовых вагонов отмечается различными участниками рынка грузовых перевозок. Профицит от 96 до 230 тыс. вагонов**

Автор расчета	«Профицит», тыс. ед.
ОАО «РЖД»	220-230
НП «ОЖДПС»*	143
Brunswick Rail*	105-110
НП «СОЖТ»*	96

\* - в данных методиках может определяться как профицит по одному типу подвижного состава, так и общий профицит

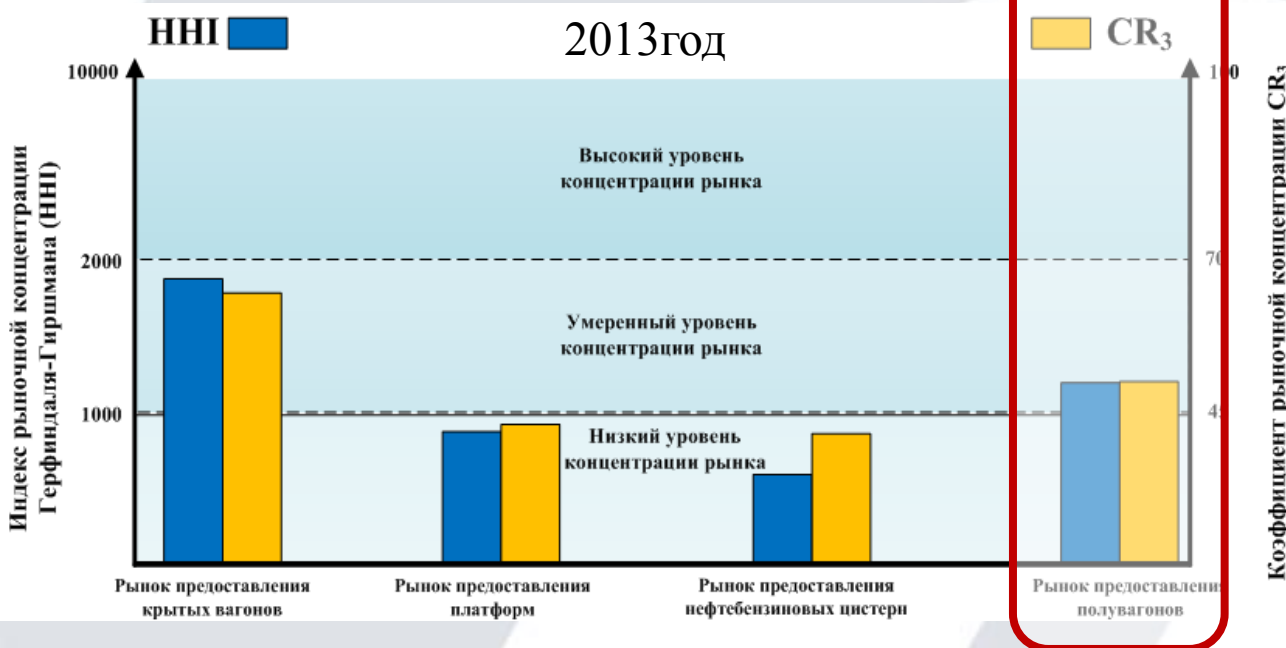


# Рынок предоставления вагонов 2012/2013



**Коэффициент рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (HHI)**  
 сумма квадратов долей (выраженных в процентах) на товарном рынке всех компаний, действующих на рынке

**Коэффициент рыночной концентрации (CR)**  
 сумма долей на товарном рынке (выраженных в процентах) определенного числа крупнейших компаний, действующих на данном рынке



В кризисные периоды наблюдается тенденция по снижению уровня конкуренции!!!



## ГРУЗОВЛАДЕЛЦЫ

Снижение потребности в перевозках, отсутствует реальная потребность в дополнительном парке вагонов. Стремятся к сокращению своих оперативных затрат на перевозку грузов (предоставление вагонов).

## ОПЕРАТОРЫ

Характеризуются значительным износом парка вагонов либо существенными лизинговыми выплатами за приобретенный парк. Фактически отсутствует потребность в новых вагонах. Стремятся к сохранению своих оперативных доходов и росту ставки предоставления вагонов.

## ВАГОНОСТРОИТЕЛИ

Характеризуются значительным объемом производственных мощностей – более 90 тыс./ год только в РФ, на фоне отсутствия спроса на новые вагоны. Стремятся к сохранению своих производственных мощностей и росту объемов закупок новых вагонов.

Каждый участник рынка стремится к достижению только своих целей. Без учета общего состояния железнодорожной отрасли, в результате разнонаправленные действия приводят к общему негативному эффекту



### В настоящее время прослеживаются следующие тенденции:

1. Рост доли экспортных перевозок
2. Несбалансированность объема перевозок и парка вагонов.
3. Консолидация парка вагонов.
4. Выявление лидирующих компаний среди вагоностроителей и операторов.
5. Создание единых вертикально-интегрированных холдингов, включающих: грузовладельца, оператора и вагоностроителя.

### Предложения:

1. Целесообразно наладить стабильный конструктивный диалог между всеми участниками рынка (РЖД, ФОИВ, грузовладельцы, операторы и вагоностроители).
2. Определить целевое долгосрочное состояние рынка железнодорожных перевозок.
3. Сформировать четкие «правила игры» для рынка железнодорожных перевозок для всех участников рынка на основе экономических принципов. (настоящее время является наиболее благоприятным для данной цели – так как в период экономического затишья принятия правил игры проходит наиболее безболезненно для рабочего процесса):
  - **Отработать систему «платной парковки» вагонов**
  - **Ввести ценовой коридор на ставки по предоставлению вагонов**
  - **Принять единую методику определения потребного парка грузовых вагонов**
  - **Принять комплекс экономических мер по стимулированию не превышения наличного объема парка вагонов над потребным (с учетом запаса)**





# Спасибо за внимание!

Институт проблем естественных монополий

[www.ipem.ru](http://www.ipem.ru)

8 (495) 690-09-70

апрель, 2015 г.