



**VI практическая конференция
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
ПРОДУКЦИИ НЕФТЕ- И ГАЗОПЕРЕРАБОТКИ**

**Вопросы развития внутриотраслевой и
межтранспортной конкуренции при
перевозке нефти и нефтепродуктов**

Савчук Владимир
заместитель генерального директора

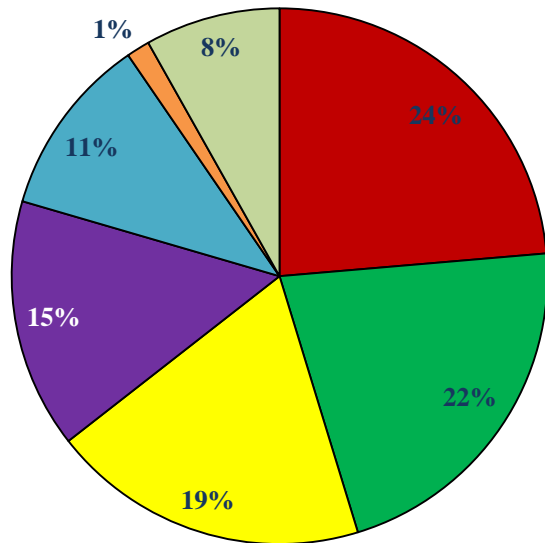
Институт проблем естественных монополий
www.ipem.ru

19 июня 2015 г.



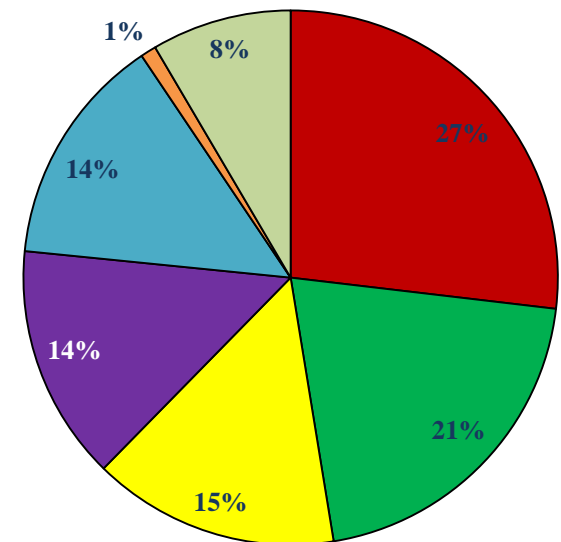
Анализ структуры перевозки нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом

Структура перевозки нефти и нефтепродуктов ОАО «РЖД» в 2006 г.



Общий объём перевозки в 2006 г. – 239,1 млн. т.

Структура перевозки нефти и нефтепродуктов ОАО «РЖД» в 2013 г.



Общий объём перевозки в 2013 г. – 272,9 млн. т.

В период с 2006 по 2013 гг. объём перевозки нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом увеличился на 14,1% и составил 272,9 млн тонн. Структура перевозимых нефти и нефтепродуктов значительно не изменилась.

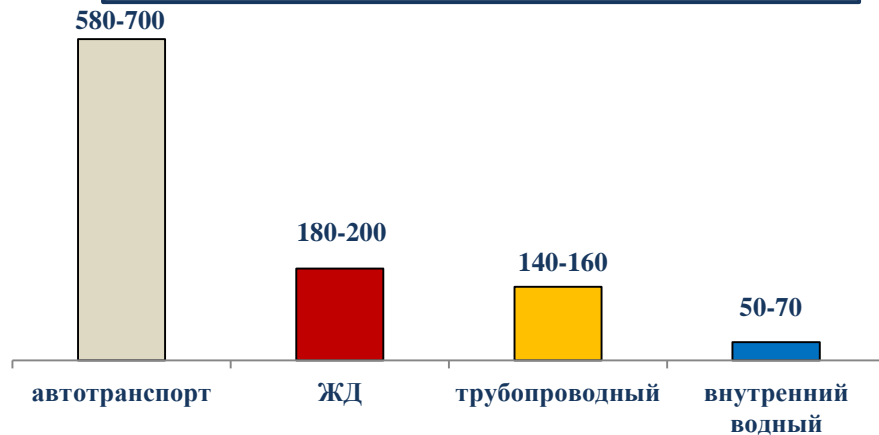


Анализ межвидовой конкуренции при перевозке нефти и нефтепродуктов

Распределение объёма перевозки нефти и нефтепродуктов повагонными отправками по поясам дальности



Стоимость транспорта при транспортировке нефти и нефтепродуктов, руб/т/сут



2005/2013 Приросты

ЖД: перевозки нефти и нефтепродуктов - +34

млн т

Нефтепроводы: +71 млн т

Нефтепродуктопроводы: +5 млн т

Парк грузовых автомобилей: +25%

Ручные суда: наливные не самоходные -44%

На расстоянии до 2000 км за период 2006-2014 гг. появилось **120 тыс. груженых автомобилей в год только с нефтепродуктами!**

Бензин

до 2 млн. т (5% от объема выпуска)

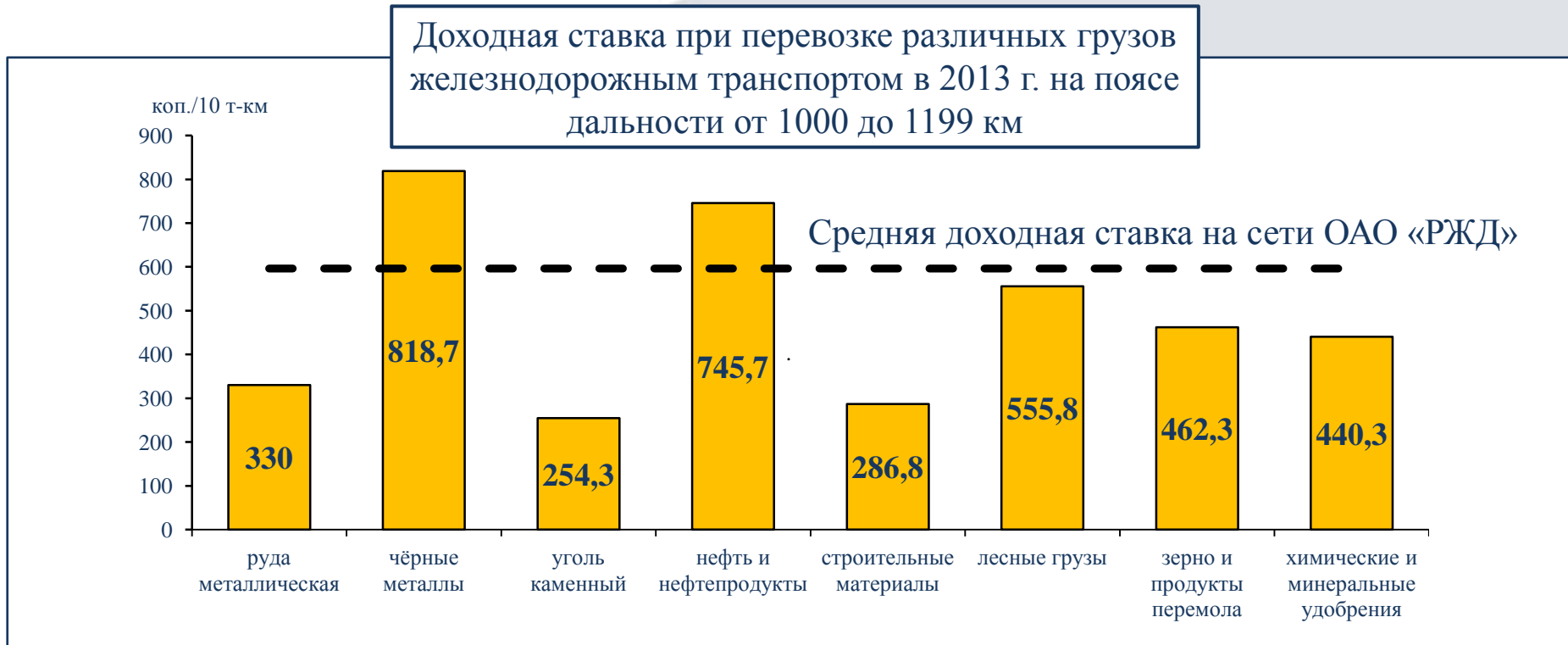
Дизтопливо

до 1,5 млн. т (2% от объема выпуска)

Железнодорожный транспорт при перевозке нефтепродуктов пока незначительно теряет конкурентоспособность с альтернативными видами транспорта.

Несмотря на самую высокую стоимость перевозки, автотранспорт увеличивает свою конкурентоспособность по отношению к железнодорожному по неценовым параметрам.

Несмотря на наличие конкурентных преимуществ у железнодорожного транспорта, внутренний водный транспорт увеличивает конкурентоспособность, прежде всего по стоимости.



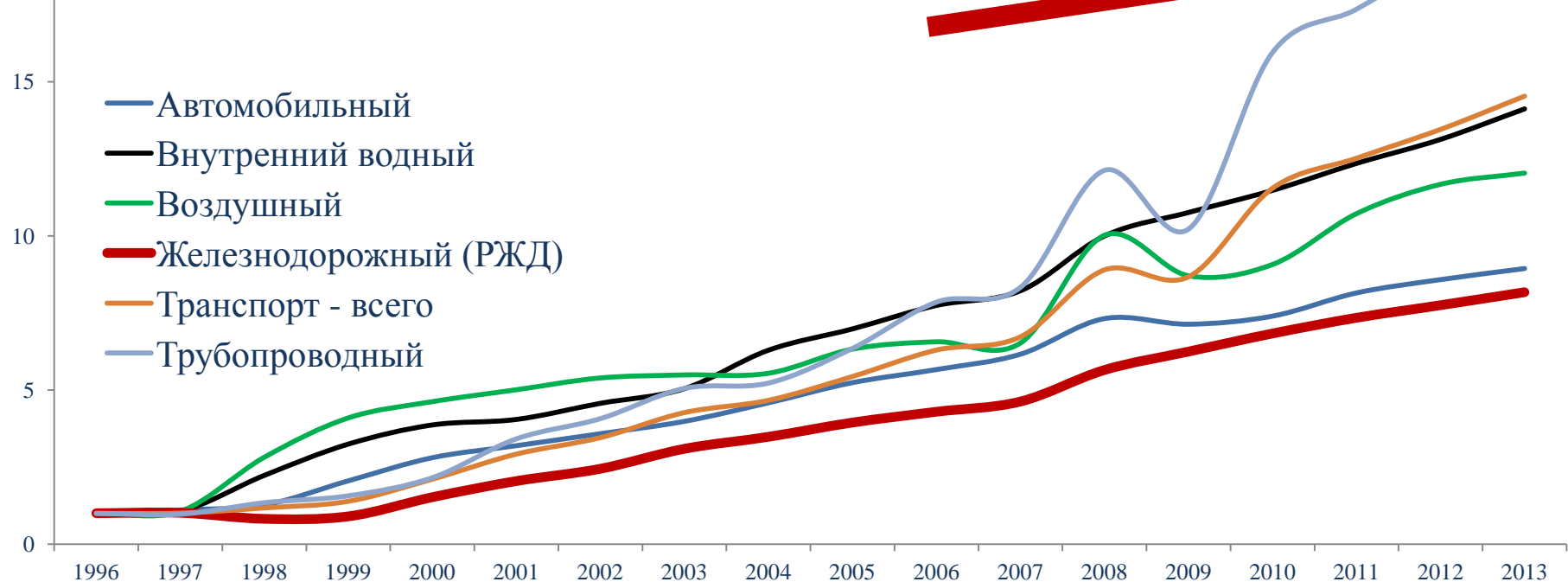
В 2013 году средняя доходная ставка ОАО «РЖД» при перевозке грузов на поясе дальности от 1000 до 1199 км составила 596,4 коп./10 т-км. Доходная ставка при перевозке чёрных металлов одна из самых высоких на сети РЖД (818,7 коп./10 т-км). Доходная ставка при перевозке металлических руд (330 коп./10 т-км) на 57,4% ниже среднесетевой и является одной из самых низких на сети ОАО «РЖД».



раз

Темпы индексов тарифов на грузовые перевозки (Росстат, декабрь к декабрю предыдущего года накопительным итогом)

**Пример включения инвестиций на развитие И в
тариф – трубопроводный транспорт**



Индексация тарифов на транспорте **в 2 раза** опережает индексацию тарифов на ЖД (большой вклад трубопроводного транспорта).

Покрытие затрат инфраструктуры за счет тарифа:
трубопроводный и железнодорожный транспорт – **100%**,
автомобильный - **26%**, внутренний водный транспорт – **10%**.



С 1997 по 2013 годы темпы индексации железнодорожных тарифов ниже темпов роста ИПЦ и ИПП на 1,4 и 1,45 раза, а индекса цен добычи полезных ископаемых в 2,9 раза.



В период с 2006 по 2014 гг. железнодорожный транспорт потерял около 60 млн. т грузов или 5% от годовой погрузки



Основные потери железнодорожного транспорта произошли по:

- чёрным металлам;
- строительным грузам;
- «прочим грузам».



Рост грузовых автомобилерейсов
до 3 млн.
ежегодно!!!

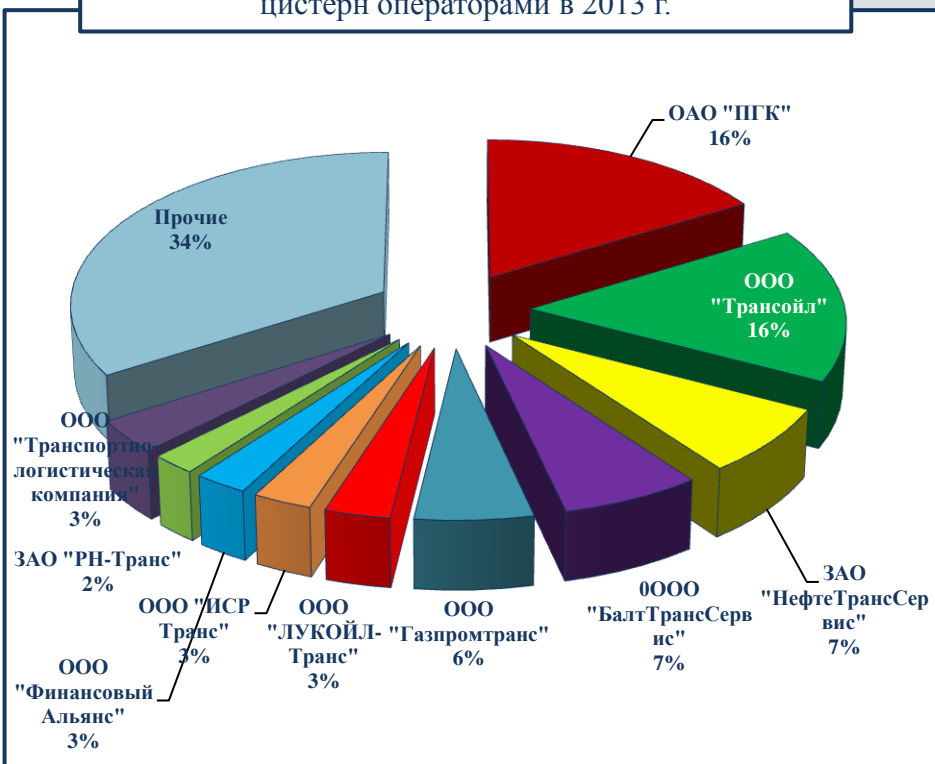
Значительно увеличилась нагрузка на автодорожную сеть и повысились расходы на содержание автодорог!!!

Транспортные расходы в экономике повысились на сумму не менее 60 млрд. руб.

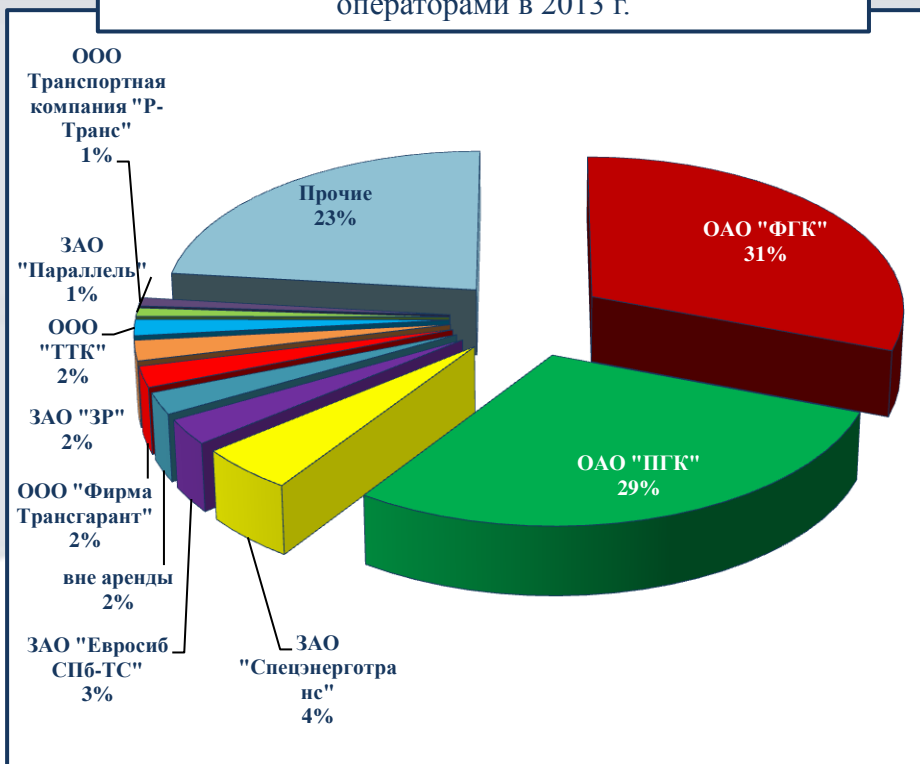


Анализ рынка предоставления нефтебензиновых цистерн и крытых вагонов под перевозку

Число поданных под погрузку нефтебензиновых цистерн операторами в 2013 г.



Число поданных под погрузку крытых вагонов операторами в 2013 г.



На рынке предоставления нефтебензиновых цистерн сложилась конкурентная среда (по модели «за рынок»).

Доля трех крупнейших компаний на рынке предоставления нефтебензиновых цистерн составляет 39,8%. Доля трех крупнейших компаний на рынке предоставления крытых вагонов составляет 64,1%.



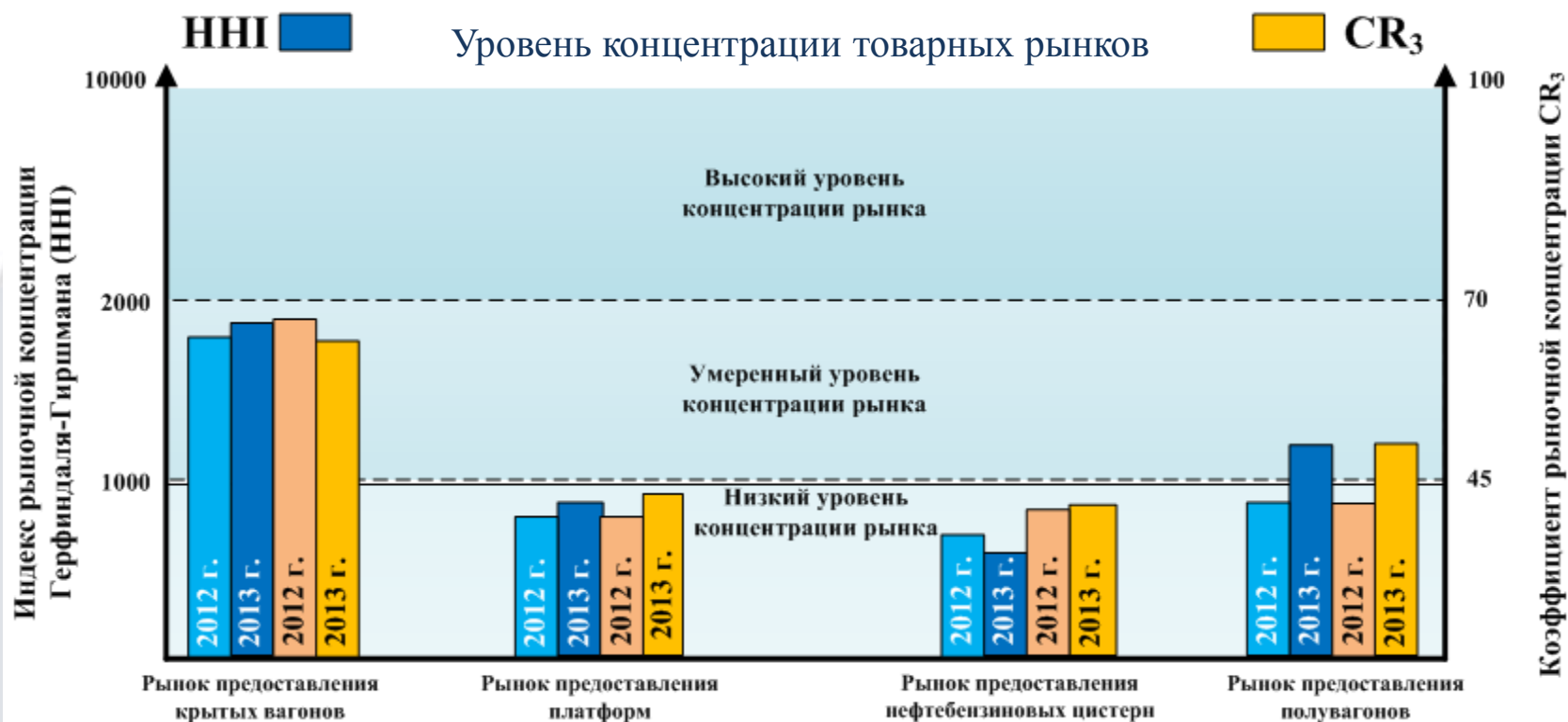
Для определения уровня концентрации товарного рынка используются следующие показатели:

Коэффициент рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (ННІ)

сумма квадратов долей (выраженных в процентах) на товарном рынке всех компаний, действующих на рынке

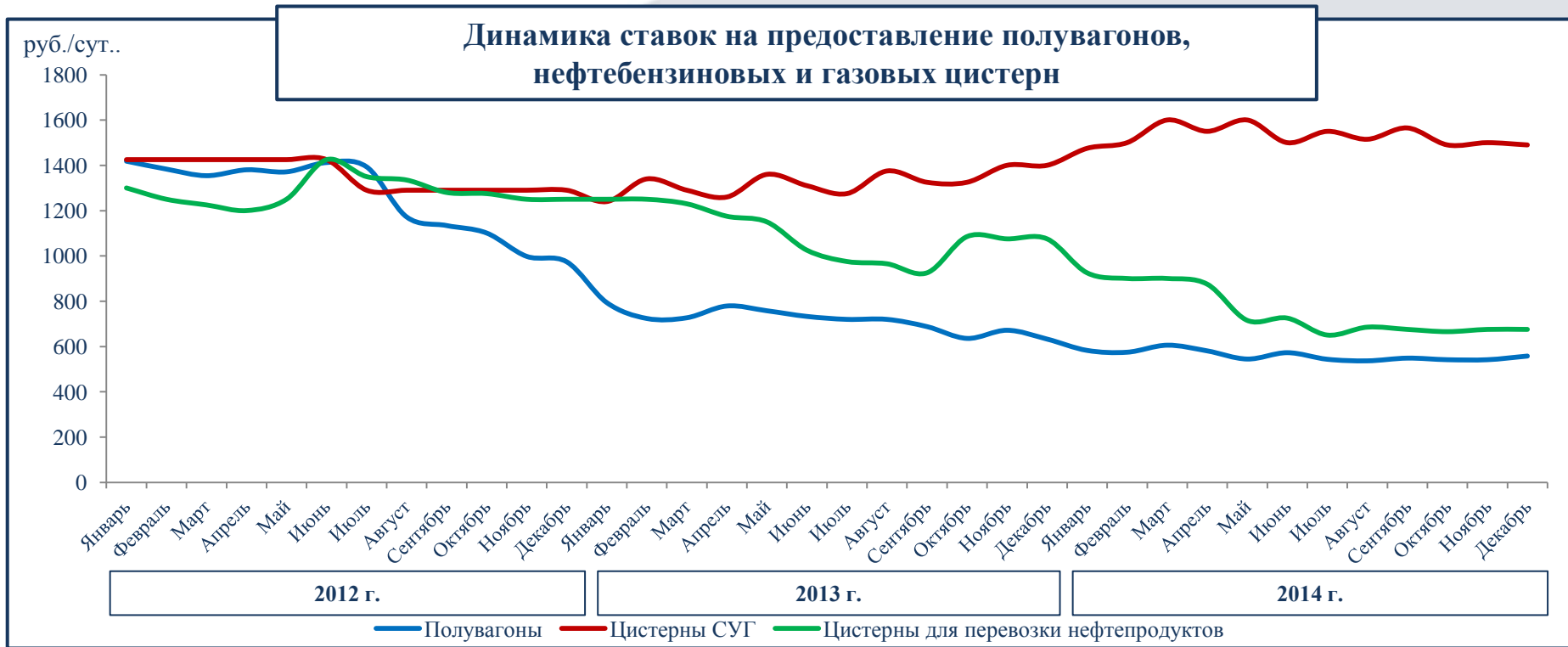
Коэффициент рыночной концентрации (CR)

сумма долей на товарном рынке (выраженных в процентах) определенного числа крупнейших компаний, действующих на данном рынке





Динамика ставок на предоставление полувагонов, нефтебензиновых и газовых цистерн



Ставки предоставления нефтебензиновых цистерн изменяются значительно меньшими темпами, чем ставки на предоставление вагонов универсального парка!!!

Изменение конъюнктуры рынка не влияет на ставку предоставления газовых цистерн для перевозки СУГ!!! Конкуренция в этом сегменте незначительна.



Анализ деятельности операторов грузовых вагонов в зависимости, от принятия регулятором тарифных решений

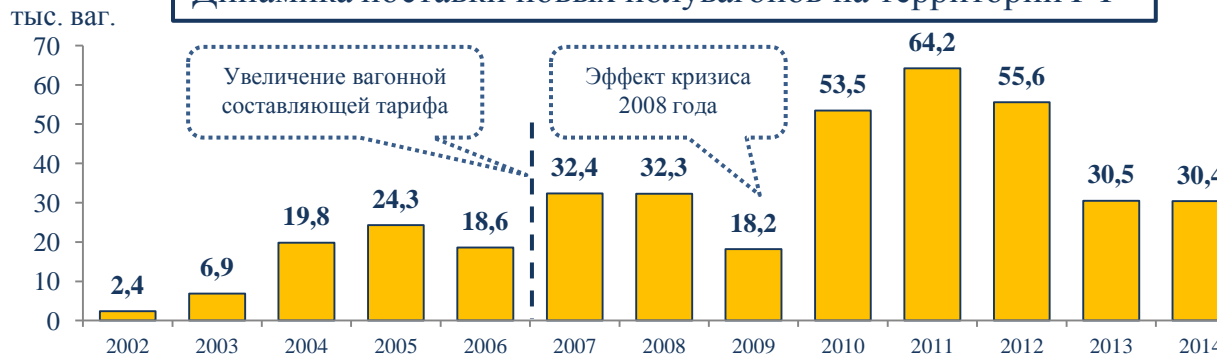
Динамика поставки новых вагонов на территории РФ



Динамика поставки новых цистерн на территории РФ



Динамика поставки новых полувагонов на территории РФ



Принятие Прейскуранта 10-01 в 2003 году создало выгодные экономические условия для закупок нового нетягового подвижного состава.

Данные экономические условия позволяли оператором за относительно короткий период времени вернуть свои инвестиции на приобретение вагонов, однако, **только при перевозке грузов в цистернах.**

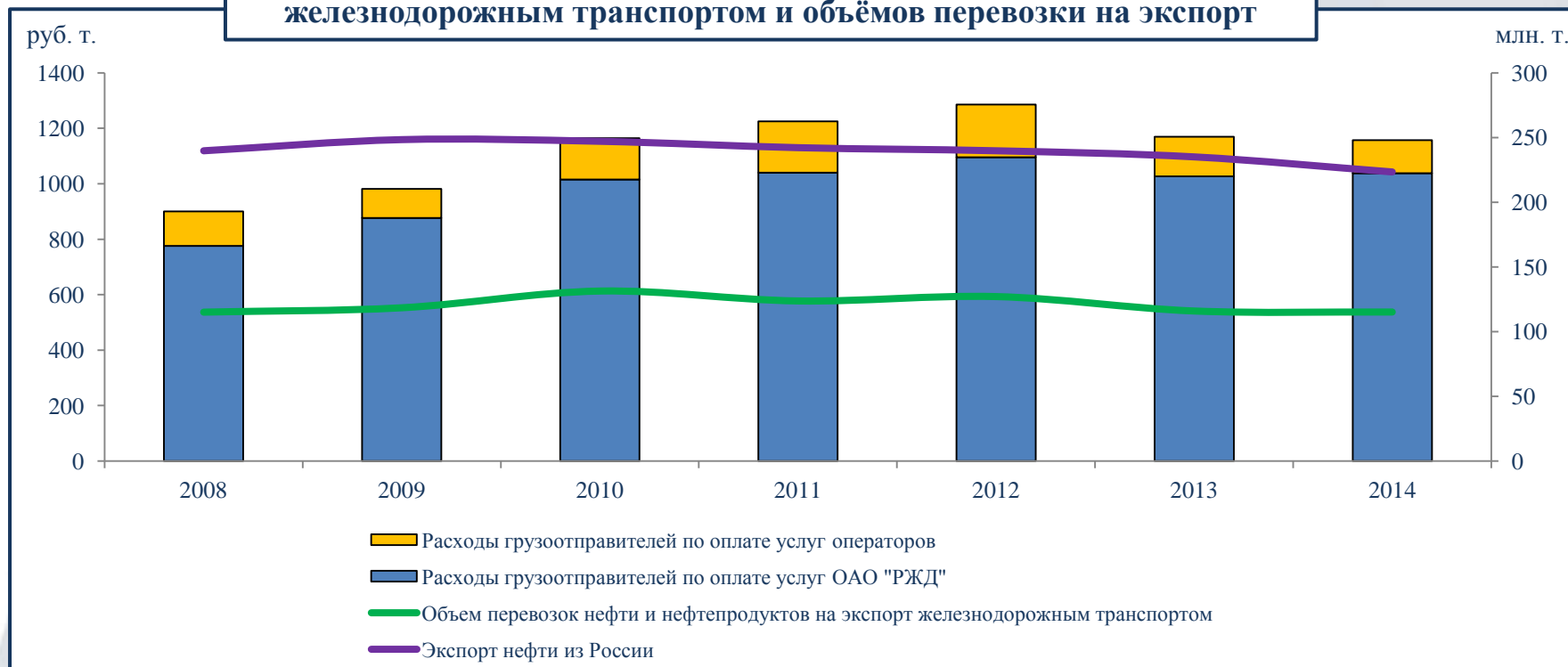
В следствии чего в 2007 году ФСТ России провела дифференцированную индексацию тарифных схем.

В результате увеличения государством доли вагонной составляющей в тарифе стала стремительно развиваться конкуренция в сфере перевозок массовых насыпных грузов, перевозимых преимущественно в полувагонах.



Анализ динамики стоимости перевозки нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом и объёмов перевозки на экспорт

Динамика стоимости перевозки нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом и объёмов перевозки на экспорт

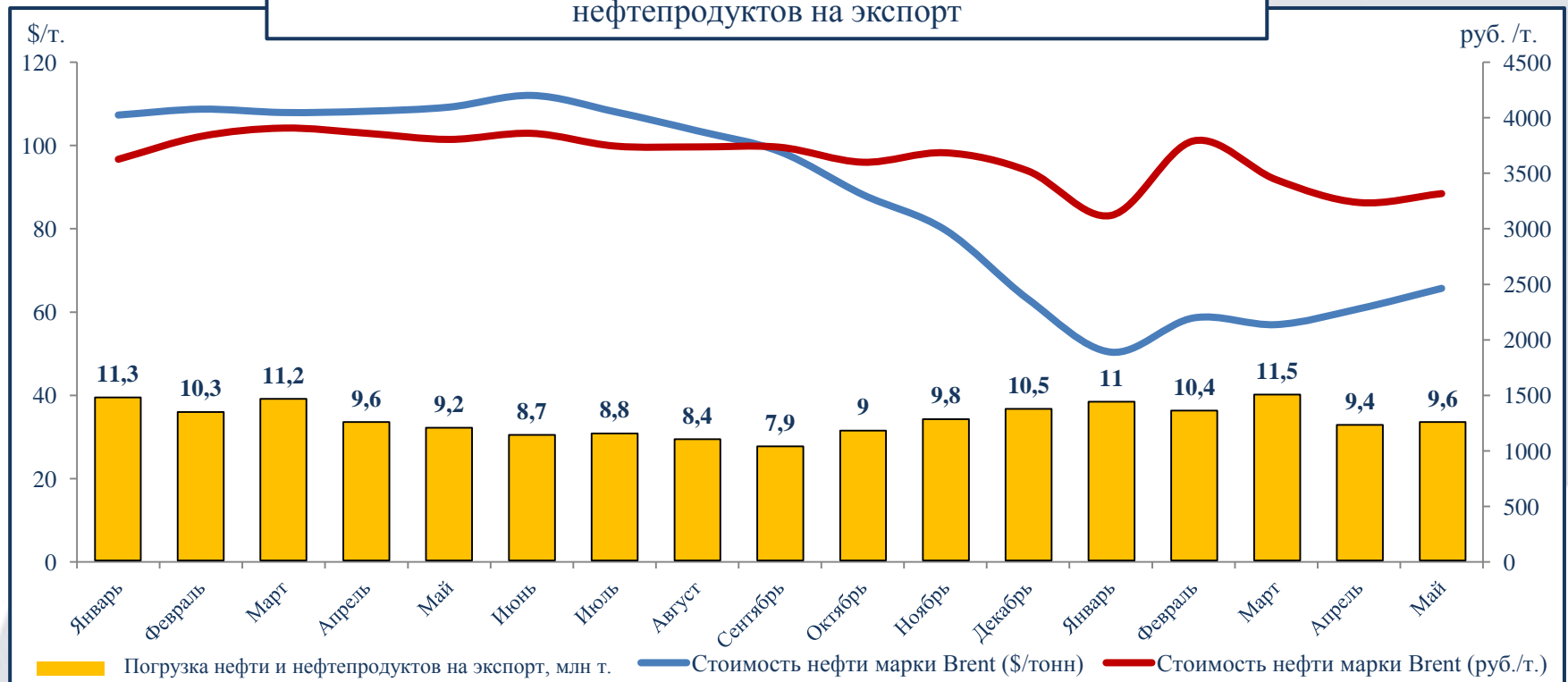


Объём перевозки нефти и нефтепродуктов на экспорт не зависит от стоимости перевозки на железнодорожном транспорте!!!



Анализ динамики мировых цен на нефть и объёмов погрузки нефти и нефтепродуктов на экспорт

Динамика цен на нефть и объёмов погрузки нефти и нефтепродуктов на экспорт



Объёмы погрузки нефти и нефтепродуктов на экспорт не зависят от мировых цен на нефть.

Объём погрузки нефти и нефтепродуктов на экспорт за 5 месяцев текущего года соответствует уровню прошлого года.



1

Исключить оплату железнодорожных акцизов за дизтопливо для локомотивов в дорожный фонд для возврата этих средств в виде инвестиций в инфраструктуру ЖД (свыше 100 млрд руб. за период 2004-2014).

2

Необходимо улучшать сервис и качество перевозок помимо оптимизации тарифной политики.

3

Рассмотреть возможность заключения долгосрочных контрактов на перевозки нефти и нефтепродуктов с предоставлением преференций в виде оплаты по факту перевозки в тех сегментах рынка перевозок, где конкуренция с автомобильным транспортом высока.



Спасибо за внимание!

Институт проблем естественных монополий

www.ipem.ru

8 (495) 690-09-70

июнь 2015 г.