



**Некоммерческое партнёрство
операторов железнодорожного подвижного состава
(НП ОЖДПС)**

**К вопросу об «оптимальном» количестве
вагонов на сети железных дорог**

Презентация к докладу на заседании экспертного совета ФАС РФ

Ф.И. Хусаинов,

канд. экон. наук, зам. председателя НП ОЖДПС

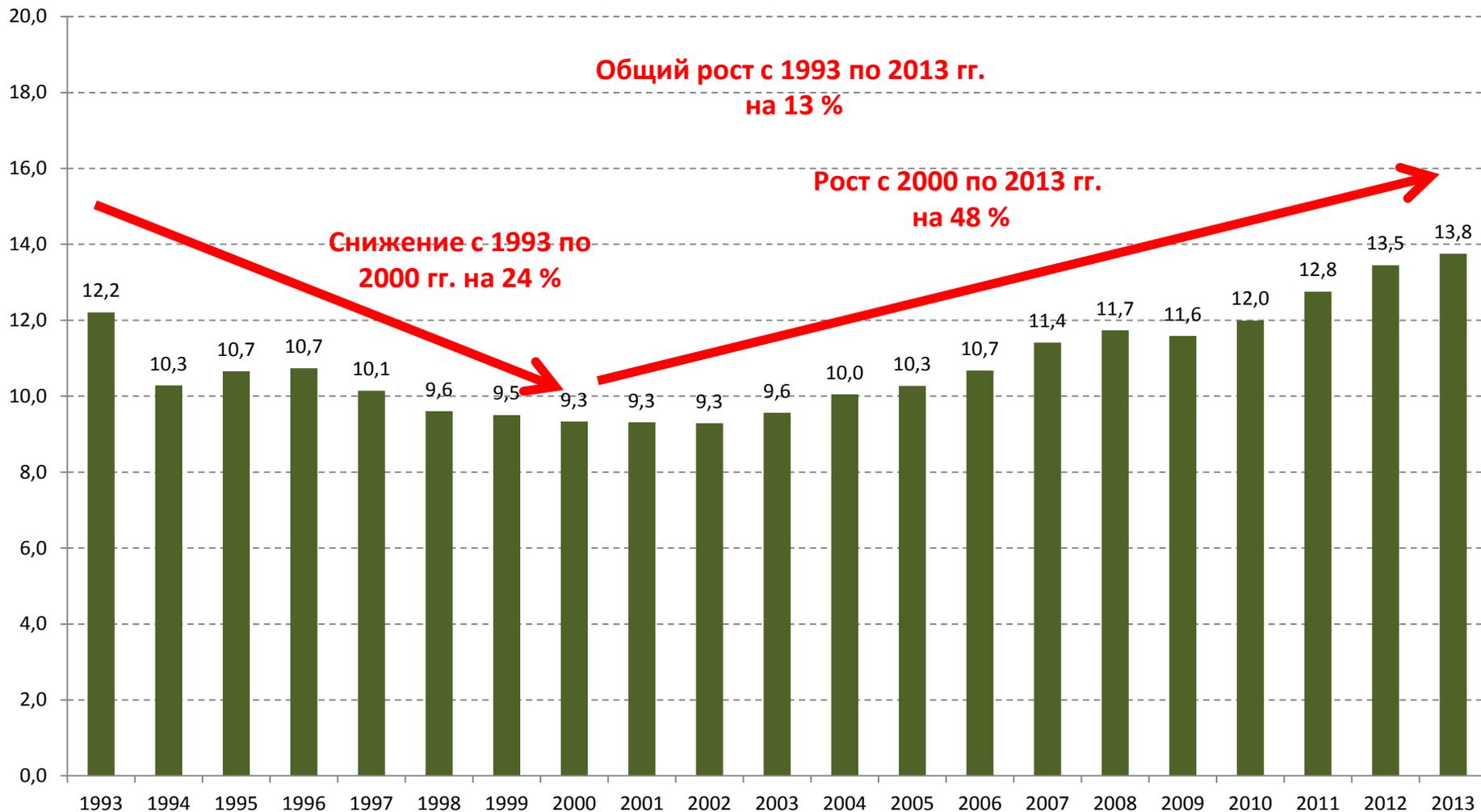
26 марта 2014

Динамика парка грузовых вагонов* РФ и эксплуатационной длины сети РЖД

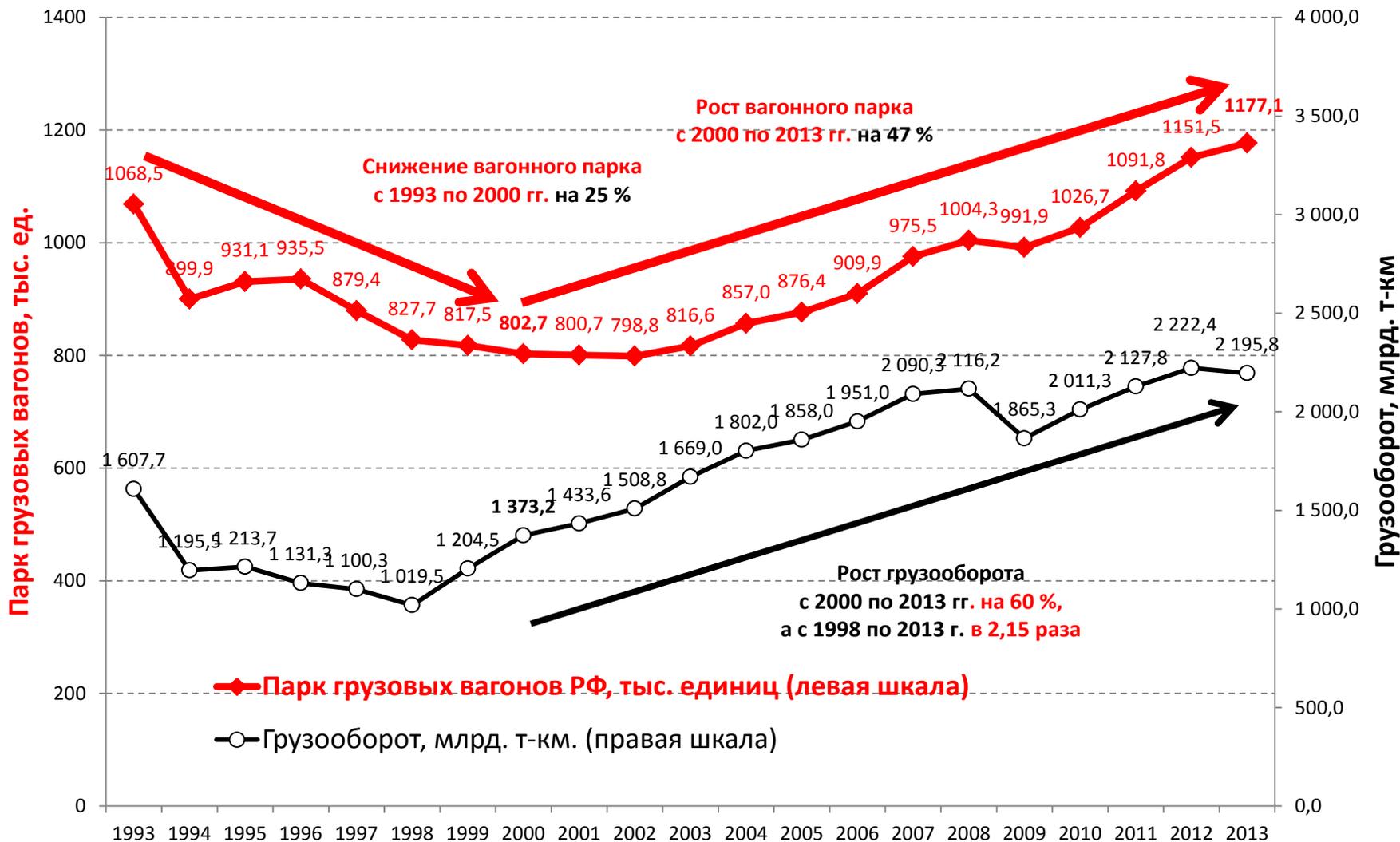


*Парк вагонов для 1993-2012 гг. приводится по состоянию на конец года, для 2013 г. - на 1 июля

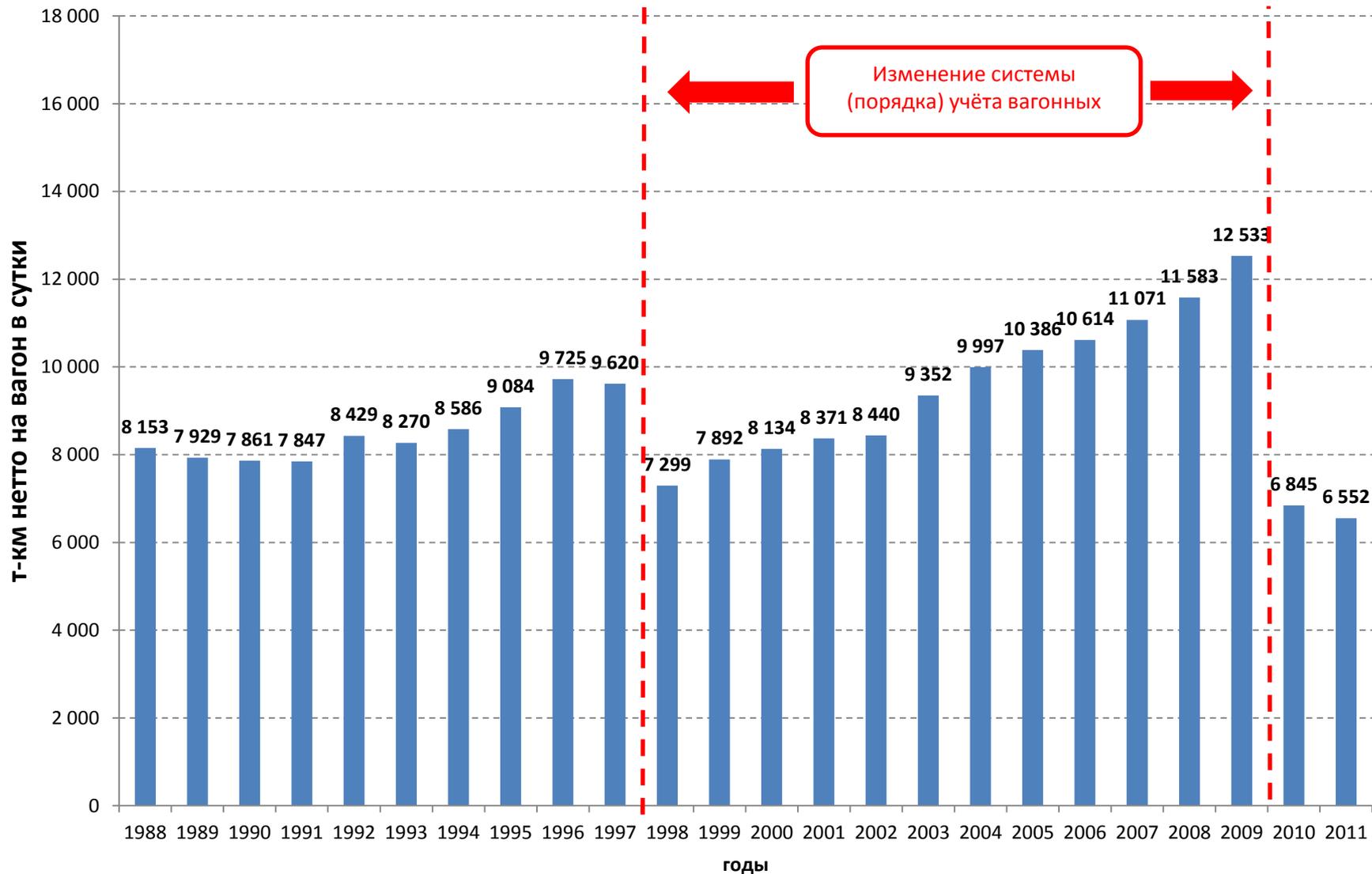
Количество грузовых вагонов в расчёте на 1 километр эксплуатационной длины



Динамика парка грузовых вагонов РФ и грузооборота (без учёта порожнего пробега)



Производительность грузового вагона, т-км. нетто на вагон в сутки



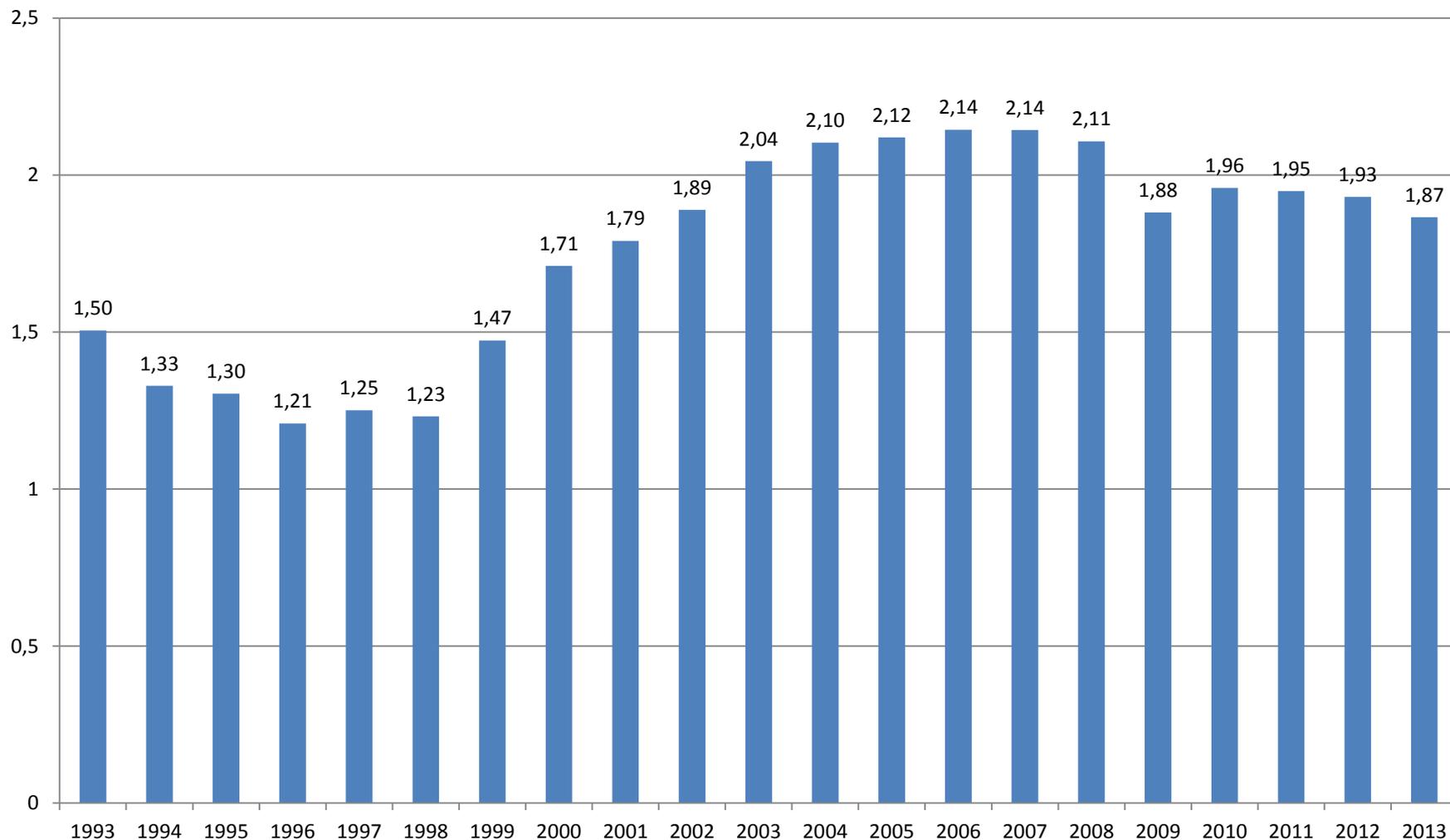
Динамика изменения структуры вагонного парка РФ в 1993-1999 гг., тыс. единиц

Период годы	Общий парк, тыс. единиц	В распоряжении дорог							Не в распоряжении дорог					
		Всего	Рабочий парк вагонов	Нерабочий парк					Всего	Соб- ствен- ные на подъ- ездных путях	В аренде на путях аренда- торов	Запас МПС	На ново- строй- ках	За гра- ницей
				Всего	Резерв	Неис- правные	Специаль- ные и техн. нужды	Осталь- ные нужды						
1993	1082,7	904,6	579,0	325,6	184,4	119,3	9,3	12,6	178,1	157,1	11,1	не было	1,3	8,6
1994	1047,1	865,6	578,9	286,7	139,4	130,9	8,0	8,4	181,5	164,1	8,3	не было	1,4	7,7
1995	1009,7	830,8	514,5	316,3	125,4	171,3	9,7	9,9	178,9	162,0	7,9	не было	1,0	8,0
1996	967,5	796,6	510,5	286,1	110,9	153,0	10,4	11,8	170,9	157,1	7,1	не было	0,6	6,1
1997	890,3	690,1	419,1	271,0	102,2	151,0	8,6	9,2	200,2	141,1	5,4	35,8	0,9	6,5
1998	823,9	600,4	415,4	185,0	68,4	101,4	7,9	7,3	223,5	139,2	5,3	61,3	0,7	6,5
1999	813,2	560,3	440,7	119,6	27,1	75,3	10,3	6,9	252,9	116,7	7,3	111,5	0,4	7,2

Источник: Тишкин Е.М. Автоматизация управления вагонным парком – М.: Интекст, 2000. – 224 с. (с.11)

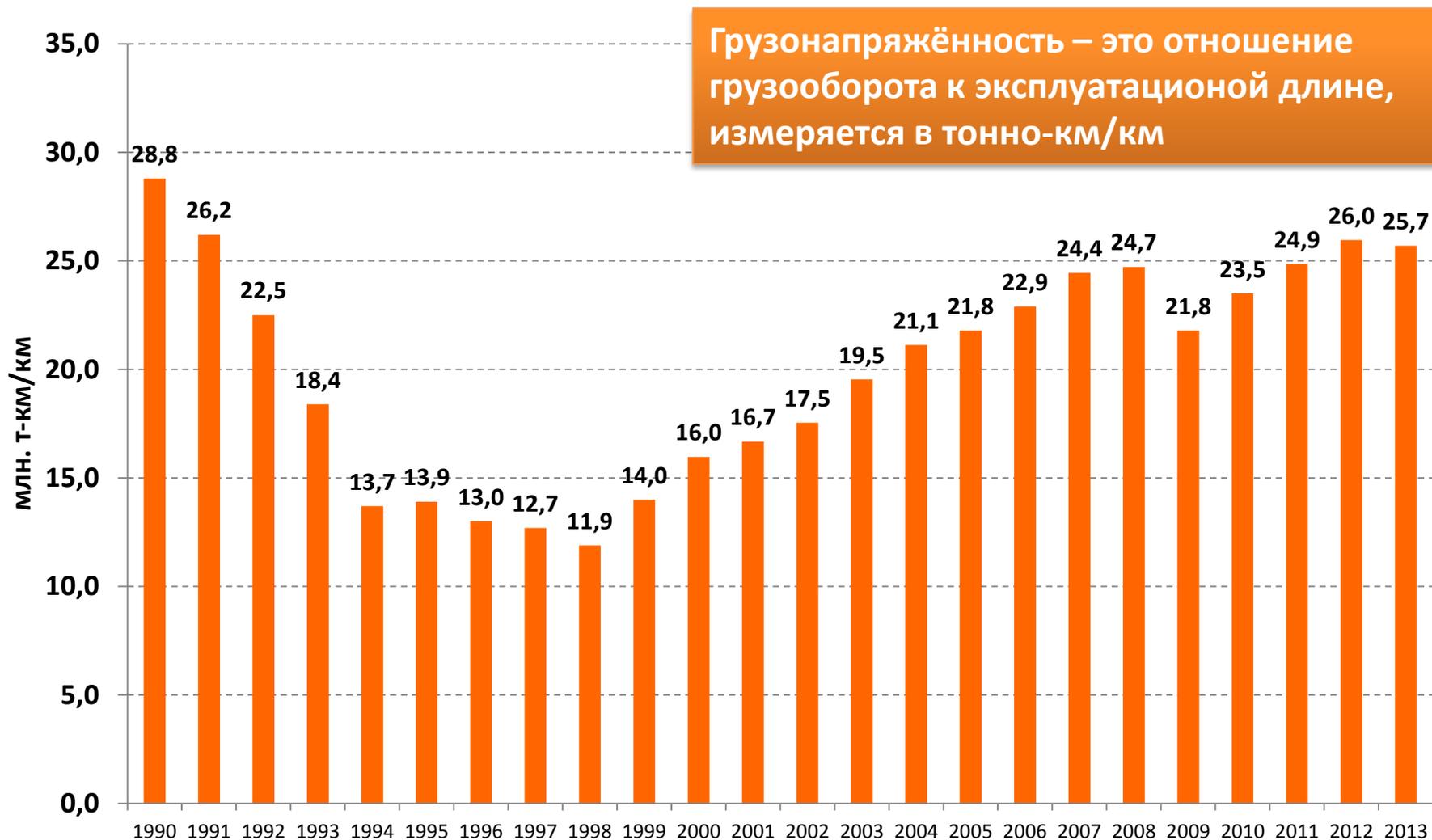
В целом рабочий парк составлял в рассматриваемые годы 50-60 % от фактического или наличного парка. Например, в 1993 г. – рабочий парк (579,0 тыс. единиц) составлял 53 % от общего количества вагонов (1082,7 тыс. ед.), а в 1998 – 50 %. Таким образом, рабочий парк не может быть точным измерителем потенциального погрузочного ресурса.

Отношение грузооборота к парку грузовых вагонов, принадлежности РФ* (млн. т-км на вагон в год)



*Прим. Данные показатель не эквивалентен показателю «производительность вагона»!

Грузонапряжённость в целом по сети РЖД в 1990-2013 гг., млн. т-км/км



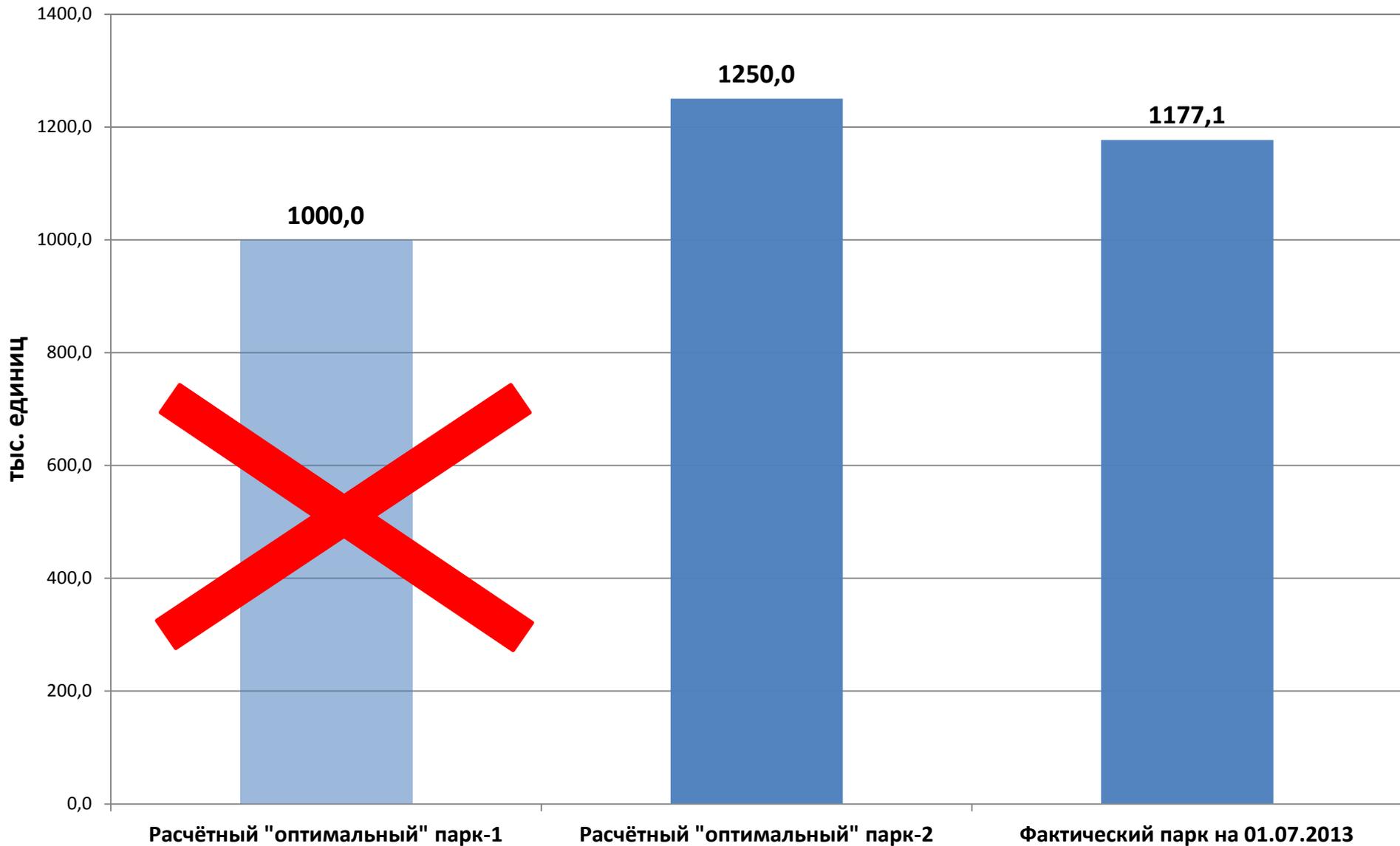
*Данные за 1990-1991 в границах РСФСР

Грузонапряжённость железнодорожного транспорта в некоторых странах в 2012 г.*, млн. т-км/км

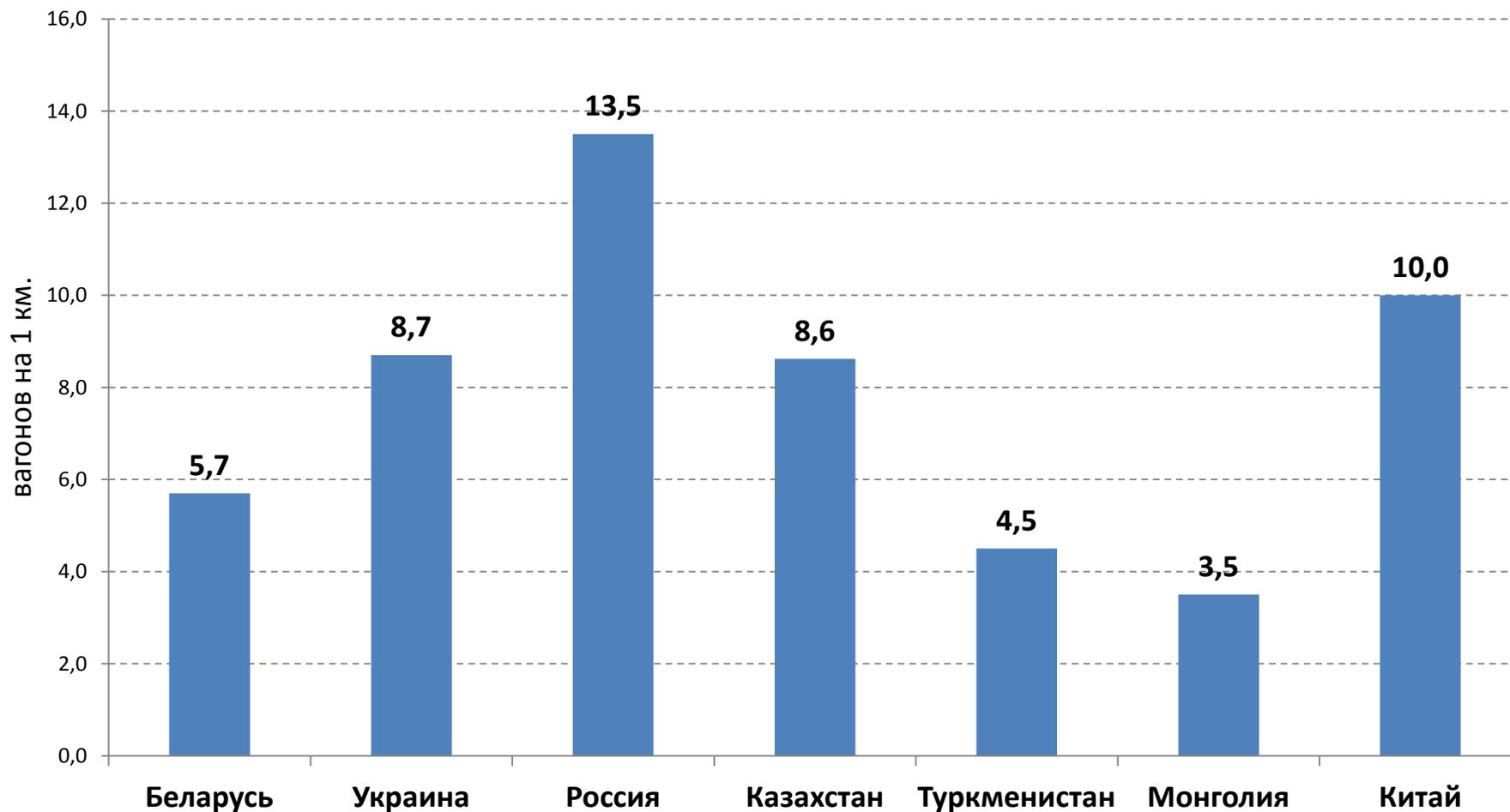


*Данные по США приведены за 2010 г.

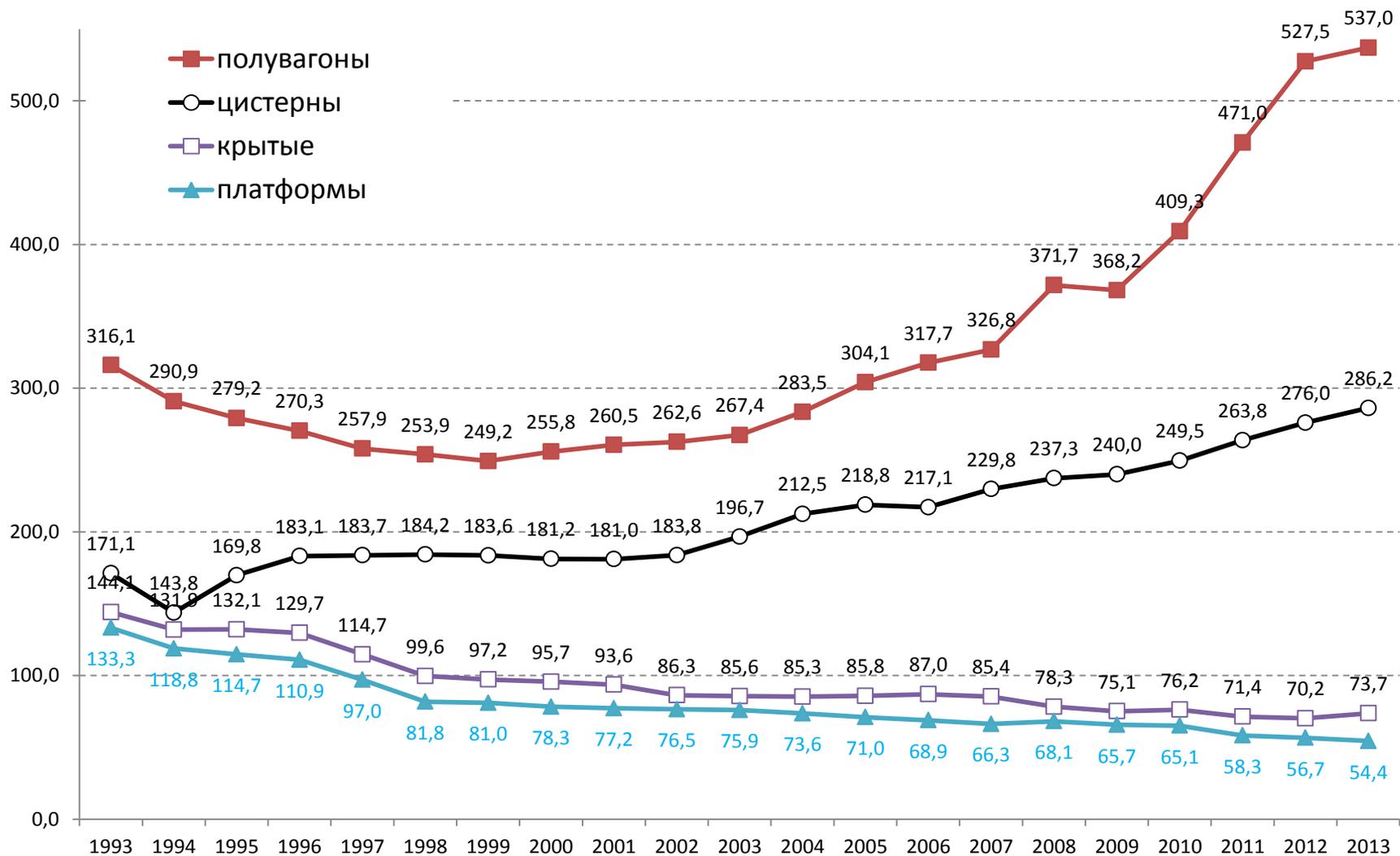
Парк грузовых вагонов на территории РФ, тыс. единиц



Количество грузовых вагонов на 1 км. эксплуатационной длины железных дорог в некоторых странах в 2012 г.



Динамика вагонных парков РФ по родам подвижного состава, тыс. единиц



*Парк вагонов для 1993-2012 гг. приводится по состоянию на конец года, для 2013 г. - на 1 июля

Главный тезис:

Даже если кто-то по какой-то методике посчитал «правильное» или «оптимальное» количество вагонов, нужно всегда помнить о том, что такие расчётные оценочные цифры не могут и не должны быть основой для принятия регулятором запретительных мер, ограничивающих парк собственников. Все ограничения могут носить лишь естественно-рыночный характер.

Стимулы и институты

Если рассматривать услугу предоставления железнодорожной инфраструктуры, как естественно-монопольную услугу, то нужно вспомнить, что классический естественный монополист заинтересован в снижении предложения.

В этих условиях задачами регуляторов является создание таких стимулов, которые бы подвигали монополиста не к сокращению инфраструктуры, а к её расширению.

Применительно к железнодорожному транспорту, **таких стимулов два**: рост грузооборота и вагонного парка и рост выплачиваемых штрафов за просрочку сроков доставки.

Таким образом, штрафы за просрочку сроков доставки и неограниченный рост вагонного парка операторов являются двумя фундаментальными основаниями антимонопольного регулирования железнодорожной отрасли.

Вывод:

Если сегодня регуляторы примут решение ограничить *административными* способами рост вагонного парка и снизить, предусмотренную Уставом железных дорог величину штрафа за просрочку срока доставки, то они «убивают» как раз те главные стимулы, которые могут способствовать развитию сети железных дорог в России.

Благодарю за внимание!