

# Так ли страшен порожний пробег, как его малюют?

**Одним из главных мифов, бытовавших вплоть до последнего времени, является тезис о том, что коэффициент порожнего пробега резко увеличился вследствие структурной реформы железнодорожного транспорта, начатой в 2001–2003 гг. В ОАО «РЖД» от этого мифа уже отказались, но он живуч и иногда повторяется то в презентациях правительственных структур, то в статьях отраслевых экспертов. Поэтому стоит рассмотреть его подробнее.**

## Сравнения и выводы

Многие авторы считают, что изменение показателя коэффициента порожнего пробега связано с принятием в 2003 году очередного Прейскуранта № 10-01, где была в явном виде выделена и дерегулирована вагонная составляющая тарифа, что привело к бурному развитию сегмента частных компаний. Рост доли частного парка, в свою очередь, способствовал постепенному отказу от единого (обезличенного) парка МПС в пользу множества операторов и собственников.

Один из любимых аргументов сторонников подобной точки зрения – это сравнение актуальных показателей с их уровнем 20–30-летней давности. Например, так: «В 1988 году показатель был таким, а в 2014-м он увеличился или уменьшился в 2 раза, значит, реформа была проведена неправильно». При этом не рассматривается то, что происходило между 1988 и 2014 годами. Но, может быть, там характер динамики был нелинейным? Или с 1989 по 2011-й была одна тенденция, а в 2012 году возникла другая? Быть может, она сформировалась еще в 1989-м и никак не связана с событиями 2012 или 2014



**Фари́д Хусаи́нов,**  
к. э. н., доцент РОАТ МИИТ

года? Те, кто используют прием «1988 vs сегодня», обходят это стороной – возможно, именно потому, что понимают: честный ответ на эти вопросы может обрушить их простую картину мира.

## Очевидное – враг правильного

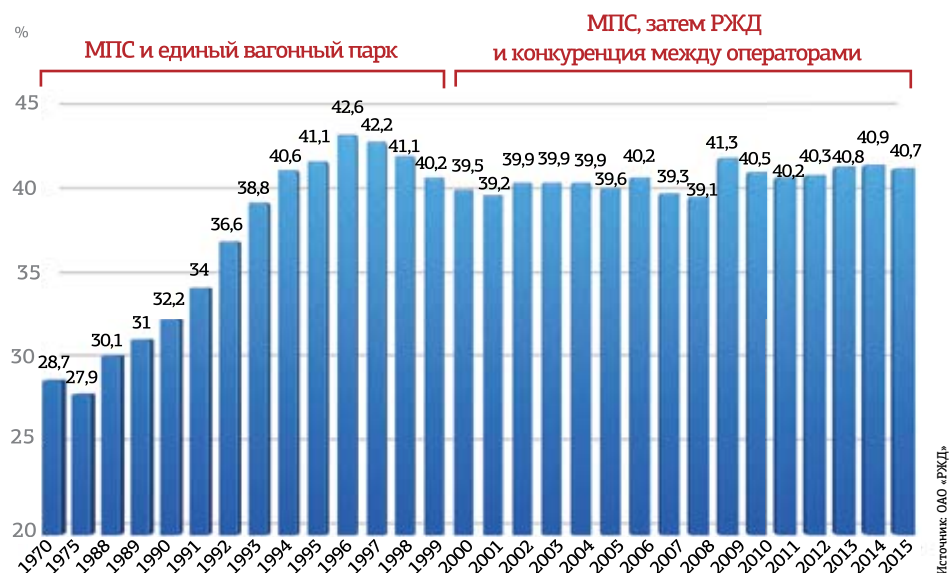
В этой связи есть смысл выяснить, действительно ли демонополизация рынка и появление множества операторов при-

вели к значительному изменению коэффициента порожнего пробега? Если это так, то сильные скачки данного показателя вверх должны были фиксироваться в 2000–2001 гг. (начало реформы, массовое появление операторов), в 2003–2007 гг. (активная фаза роста доли операторских услуг как в структуре общего парка вагонов, так и в объеме погрузки), в 2008-м (так как в октябре 2007 г. была создана ПГК и большое количество вагонов поехало не по пересылочным накладным, как инвентарный парк, а по полным перевозочным документам, то есть исчезла обезличенность) и особенно в 2011 году – после того как Вторая грузовая компания, вслед за ПГК, тоже заработала как частный оператор, обезличенный парк практически канул в Лету, а доля вагонов, перемещаемых по правилам частных, выросла до 95%.

Если мы сделаем акцент не на форме собственности, а на технологии работы, то на изменение коэффициента порожнего пробега должно повлиять не столько наращивание доли частного парка, сколько суммарный рост долей частного подвижного состава и вагонов ДЗО ОАО «РЖД». Максимальные темпы роста этого показателя наблюдались с 2007 по 2011 год. Если бы рассматриваемая гипотеза была верна, то в этот период отмечалось бы резкое увеличение коэффициента порожнего пробега.

Однако если мы обратимся к статистическим данным и возьмем динамику этого показателя за период с 1970 по 2015 год (рис. 1), то увидим, что основной переход от 28–30% к 39–42% произошел в период между 1990 и 1996 годами, то есть еще во времена МПС, при централизованном управлении вагонопотоками, при наличии большого резерва пропускной способности инфраструктуры из-за промышленного спада и пр. Мы также увидим, что в период увеличения доли частных вагонов (в 2003–2011 гг.) коэффициент порожнего пробега, наоборот, стабилизировался и колебался на уровне 39–41%. Таким образом, тезис о том, что демонополизация и появление множества собственников подвижного состава повлияли на коэффициент порожнего пробега, психологически поня-

**Рис. 1. Динамика коэффициента порожнего пробега вагона (к общему) на железных дорогах СССР и России в 1970–2015 гг., %**



Источник: ОАО «РЖД»

тен, но не имеет никаких оснований, так как статистические данные его опровергают.

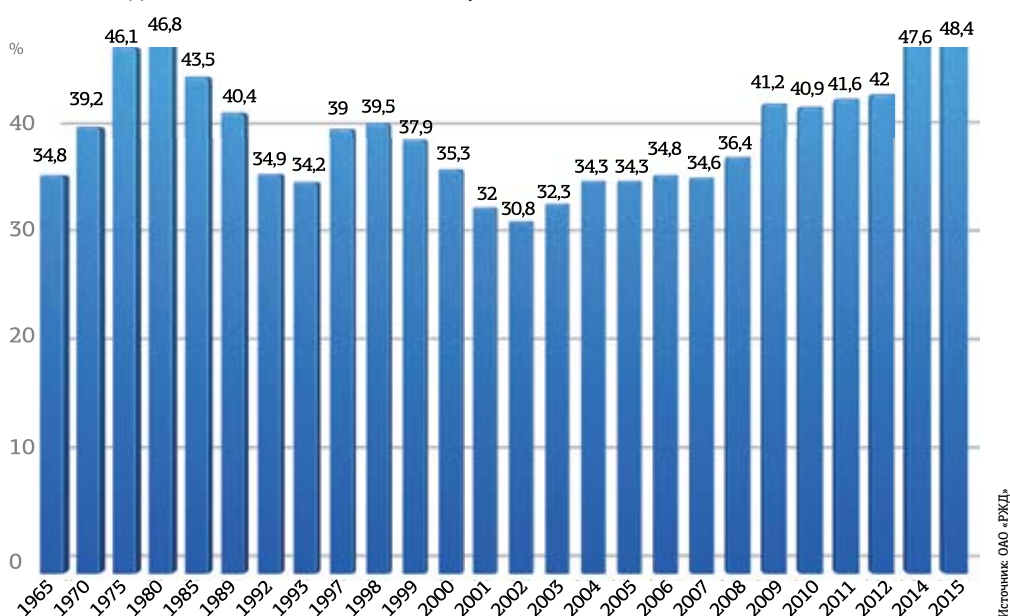
Но тогда возникает вопрос о том, что обусловило рост порожнего пробега в период с конца 1980-х по 1996 год. Если провести анализ влияния разных факторов, то окажется, что такие показатели, как доля экспорта в погрузке и средняя дальность перевозки груза, сказывались на коэффициенте порожнего пробега в гораздо большей степени, чем динамика доли частных вагонов. Более того, суммарное влияние этих двух факторов оказалось примерно в 3,5 раза сильнее, чем вклад такого показателя, как доля частных вагонов. Кроме того, математический и статистический анализ продемонстрировал, что влияние дальности и доли экспорта является устойчивым во времени, а доли частных вагонов – неустойчивым, при этом порой не только сходящим на нет, но и носящим противоположно направленный характер. Впрочем, правильнее сказать, что связь между ними отсутствует.

Так бывает: то, что интуитивно кажется правильным, оказывается ошибочным, как только вы исследуете вопрос с помощью какого-то объективного измерителя – линейки, градусника и т. п. Как говорил Бертран Рассел, очевидное – всегда враг правильного.

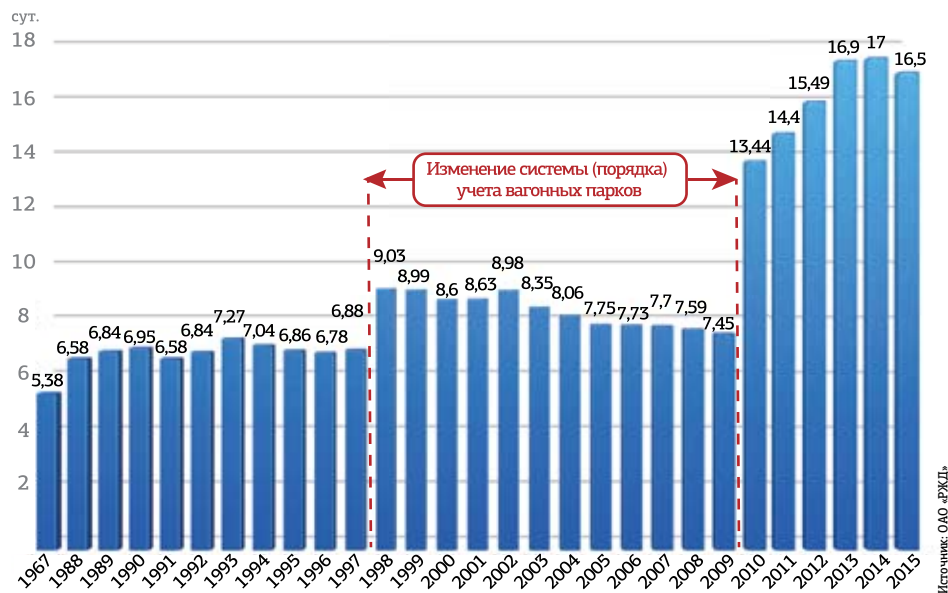
#### Опасные связи

Некоторые авторы при обосновании планов по консолидации вагонного парка утверждают, что без реализации такого проекта коэффициент маршрутизации будет ухудшаться и, как следствие, увеличится время оборота вагонов. В этом

**Рис. 2. Уровень отправительской маршрутизации при перевозках грузов железнодорожным транспортом, %**



**Рис. 3. Динамика оборота грузового вагона, сут.**



#### Коэффициент маршрутизации на сети стабильно растет безо всякой консолидации. Кроме того, некорректно и утверждение о том, что увеличение времени оборота вагона жестко обусловлено снижением коэффициента маршрутизации

утверждению целых две неточности. Во-первых, коэффициент маршрутизации на сети стабильно растет безо всякой консолидации: по данным ОАО «РЖД», в 2002 г. он составлял 30,8%, в 2007 г. – 34,6%, в 2010 г. – 40,9%, в 2012 г. – 42%, в 2014 г. превысил рекорд 1980-го и достиг 47,6%, а в 2015 г. – 48,4% (рис. 2). Кроме того, некорректно и утверждение о том, что увеличение времени оборота вагона

жестко обусловлено снижением коэффициента маршрутизации. Например, в 2010–2013 гг. оборот вагона (рис. 3) увеличивался параллельно с ростом коэффициента маршрутизации, а в 2002–2009 гг. – стабильно снижался на фоне колебаний коэффициента маршрутизации, который то рос, то снижался, а то и оставался на одном уровне несколько лет подряд.

Это означает, что связь между рассматриваемыми показателями не столь очевидна. На оборот вагона действует множество разнонаправленных факторов. Рост уровня маршрутизации может оказывать на него как позитивное влияние (за счет того что скорость маршрутных отправок обычно выше, чем повагонных), так и негативное (так как может увеличиваться время нахождения вагона под грузовыми операциями, а это примерно 44–46% всего времени оборота вагона). Выходит, что не так страшен порожний пробег, как его малюют.

Что касается разговоров о влиянии демополизации отрасли на показатели эксплуатационной работы, то они требуют подтверждения в виде цифр и конкретных значений, сопоставленных с теми или иными событиями, а также проверки их динамики на устойчивость с учетом общего контекста. Его знание помогает понять, что сравнение показателей разных лет без анализа их изменений в промежуточный период вполне может привести к неверным выводам. ❌