



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

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

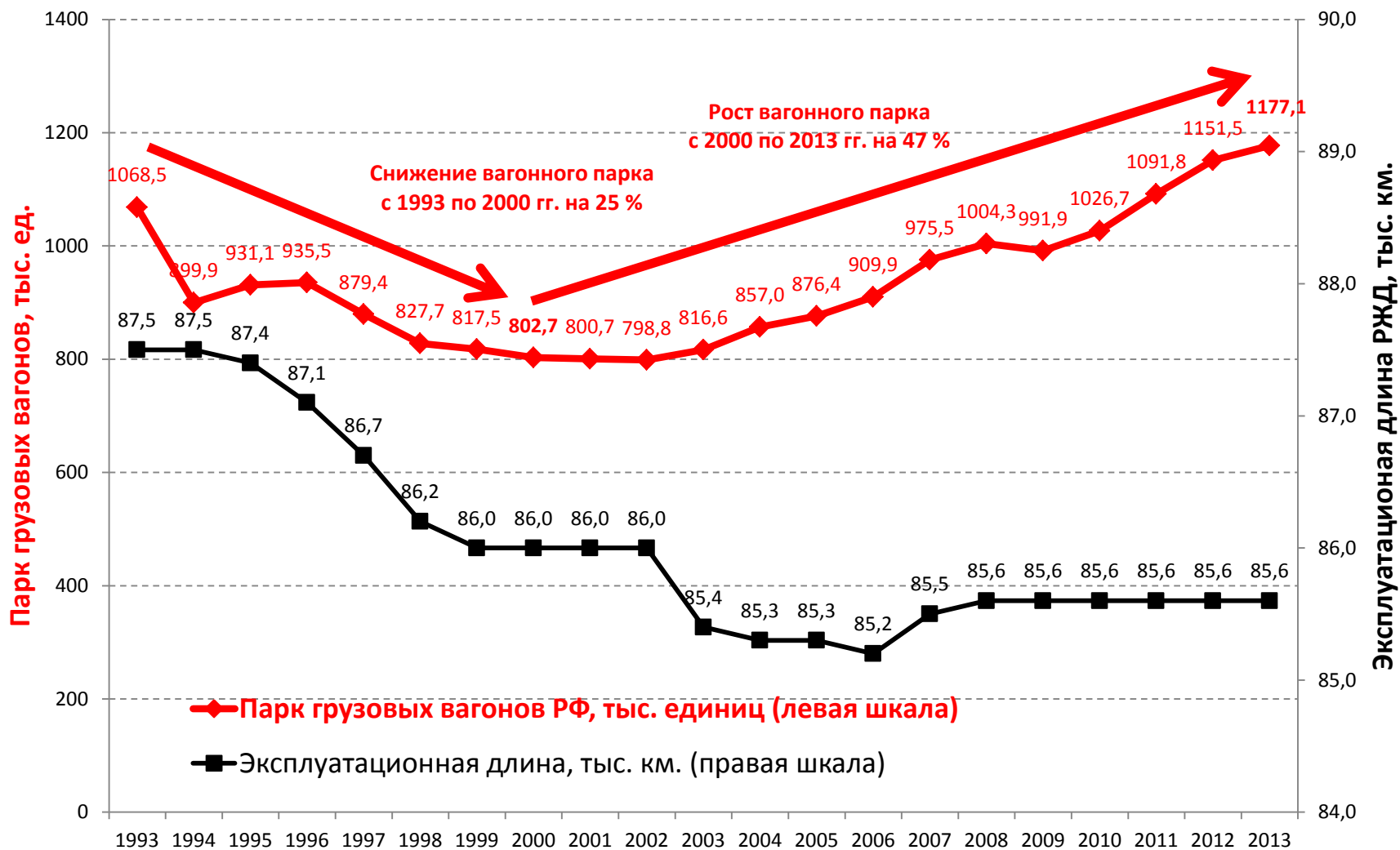
**Презентация к докладу на заседании экспертного совета ФАС РФ**

**Ф.И. Хусаинов,**

канд. экон. наук, зам. председателя НП ОЖДПС

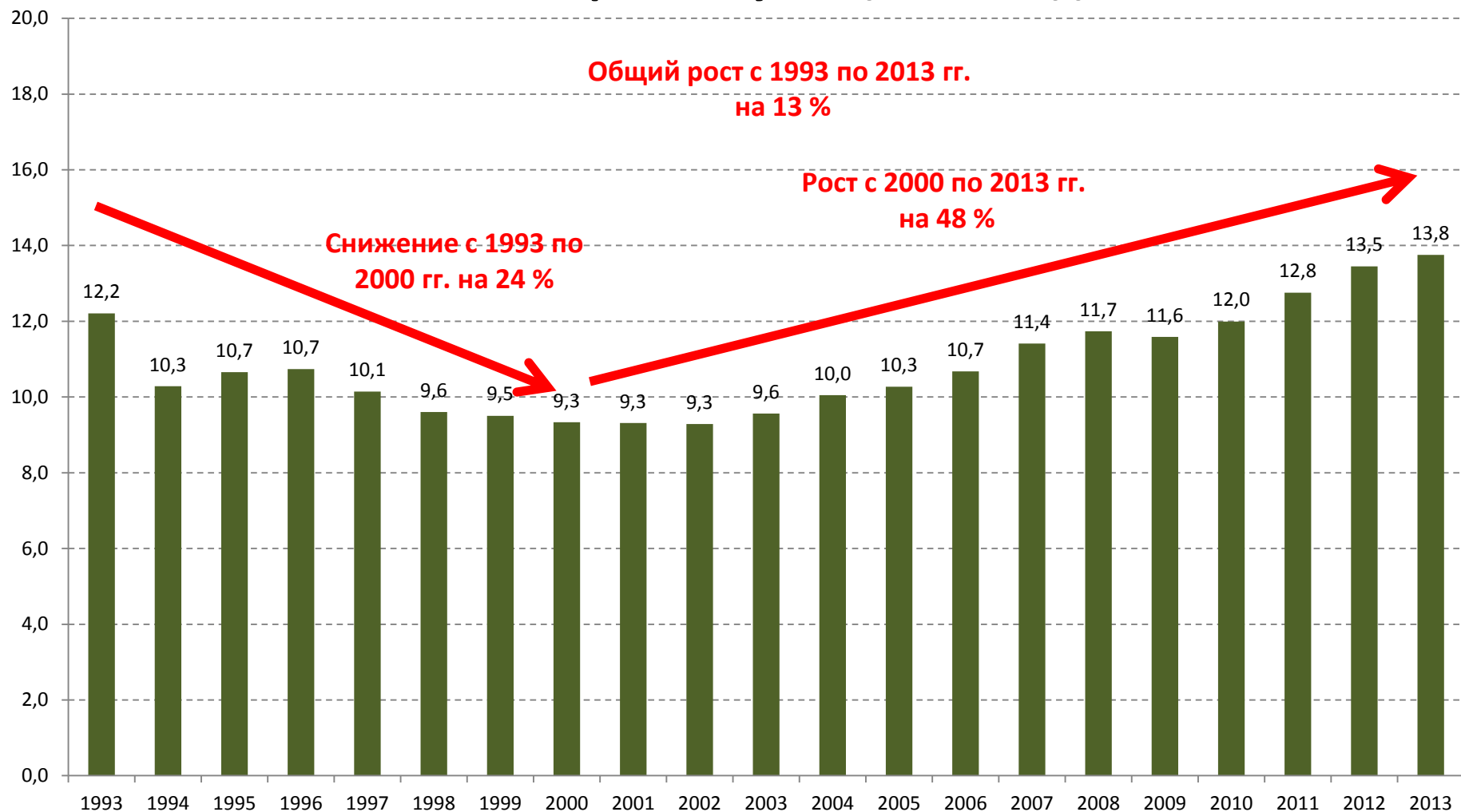
26 марта 2014

## Динамика парка грузовых вагонов\* РФ и эксплуатационной длины сети РЖД

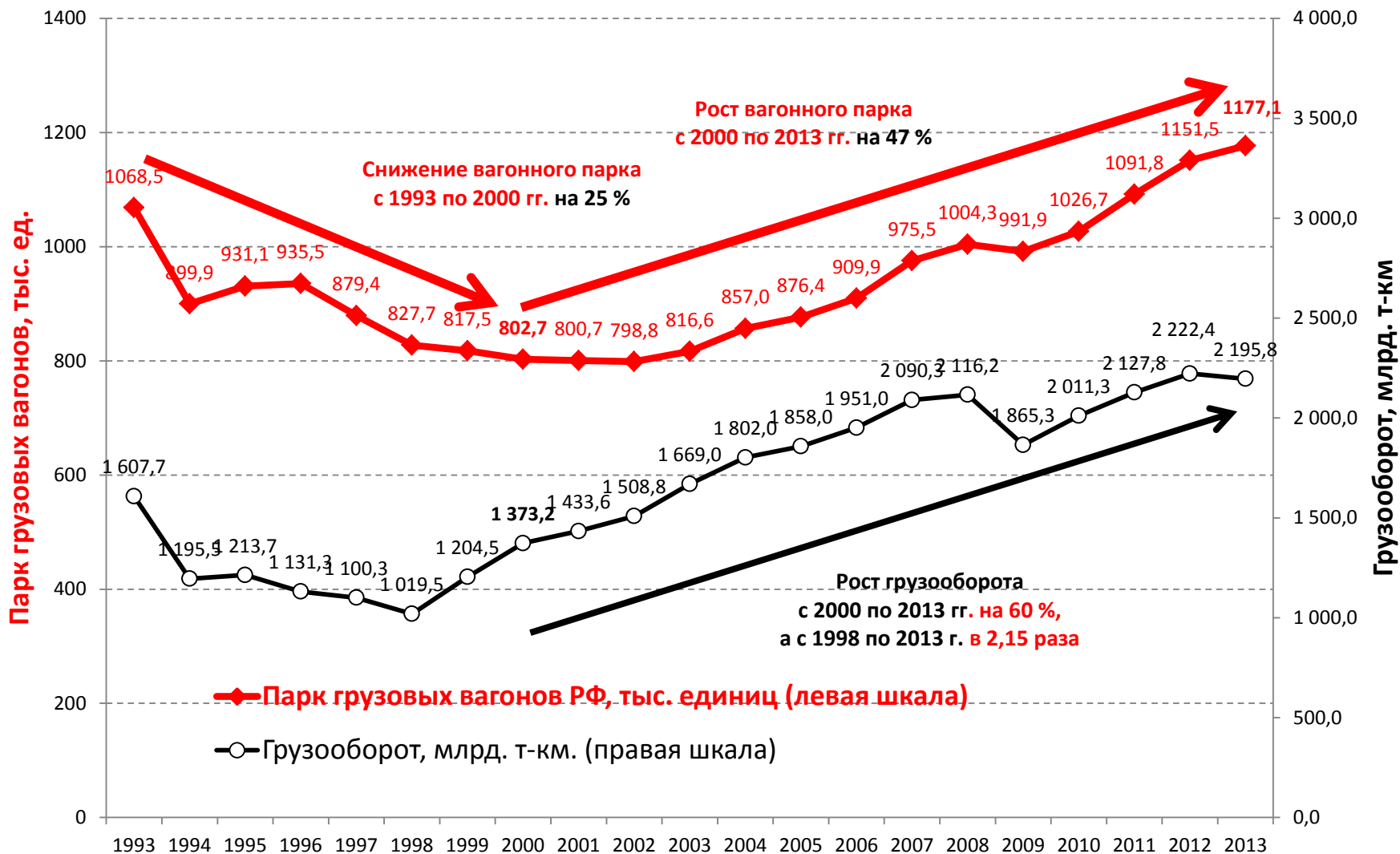


\*Парк вагонов для 1993-2012 гг. приводится по состоянию на конец года, для 2013 г. - на 1 июля

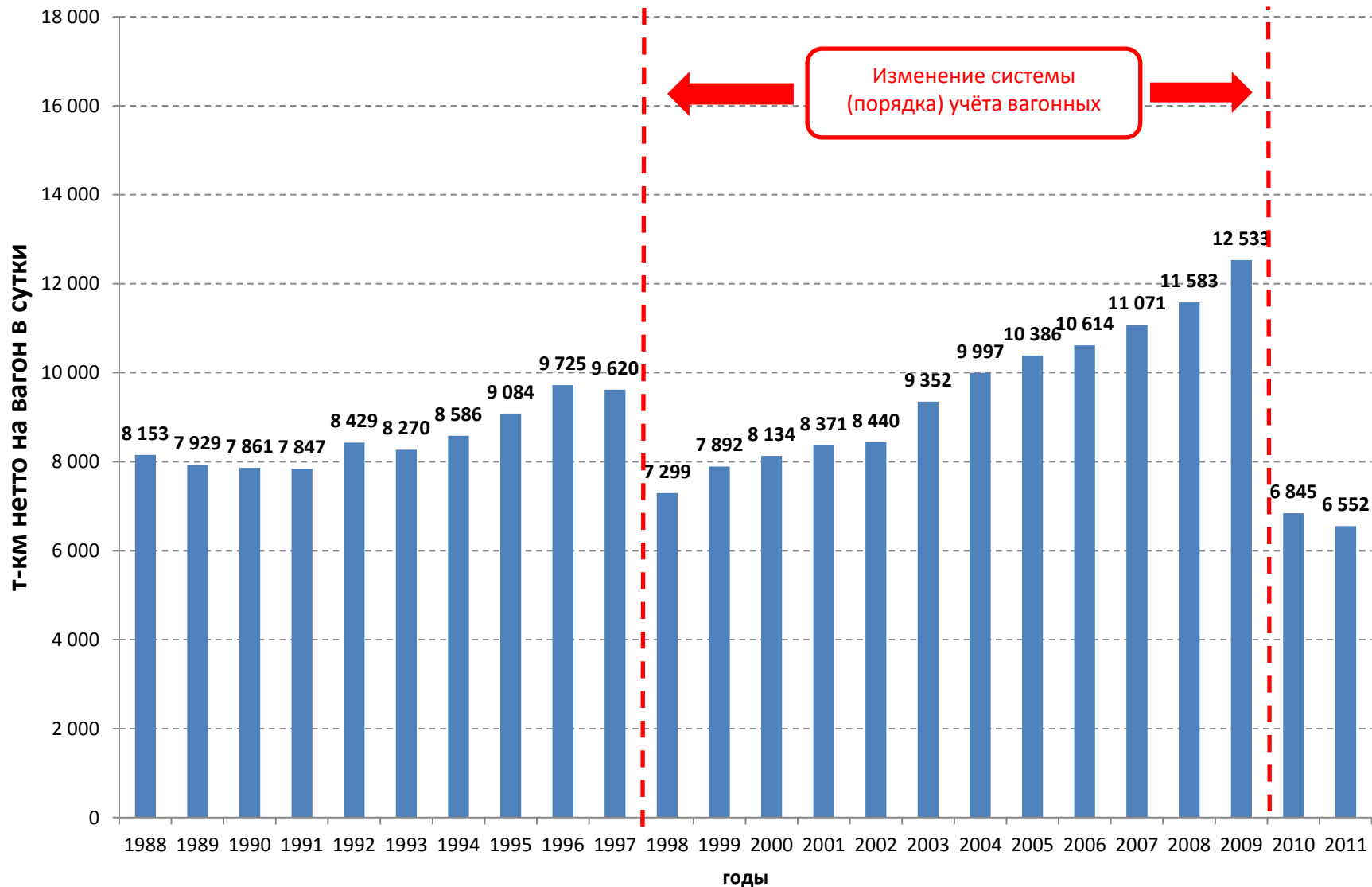
# Количество грузовых вагонов в расчёте на 1 километр эксплуатационной длины



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



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

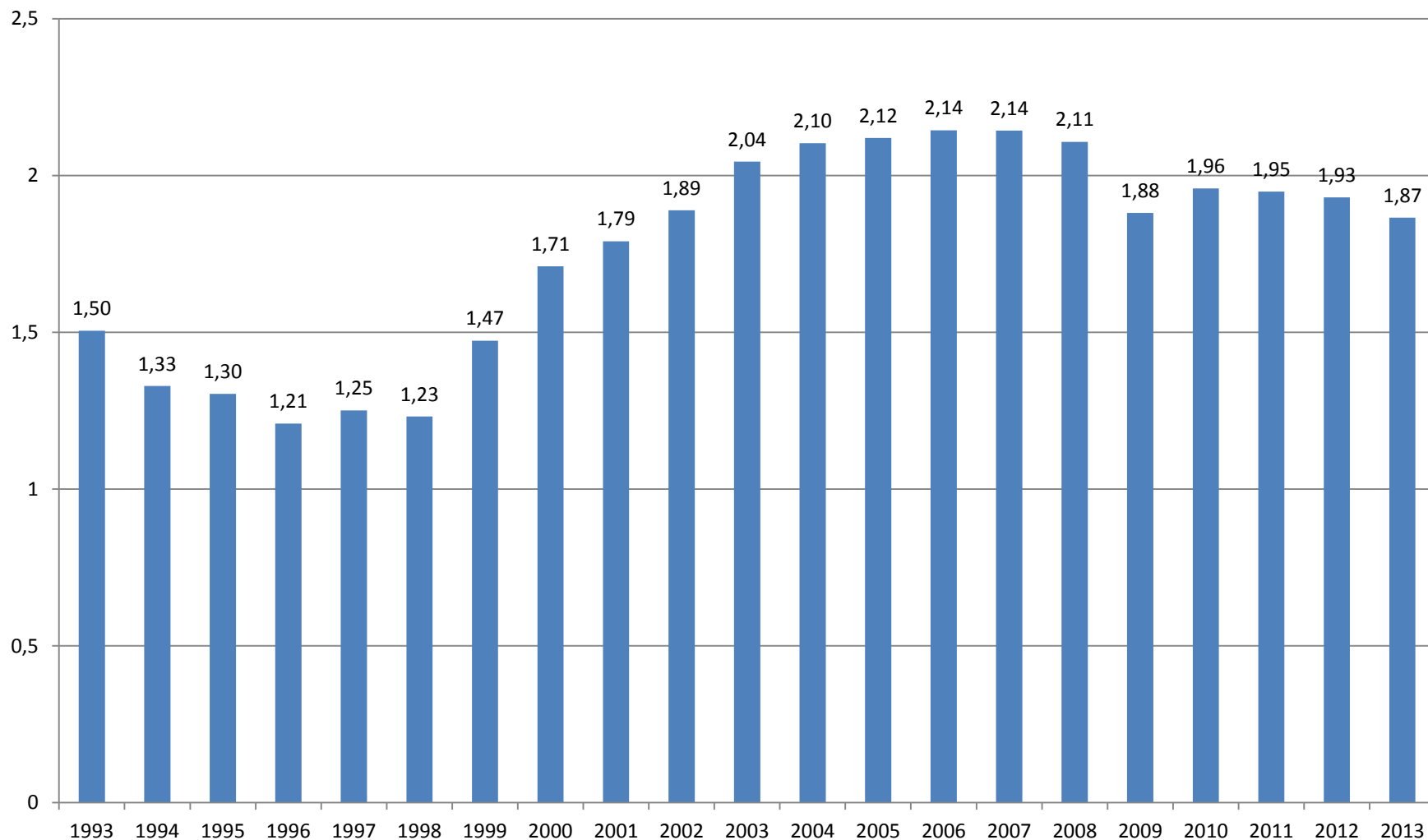


## Динамика изменения структуры вагонного парка РФ в 1993-1999 гг., тыс. единиц

| Период<br>годы | Общий<br>парк,<br>тыс.<br>единиц | В распоряжении дорог |                            |                |        |                  |                                      |                         | Не в распоряжении дорог |  |  |              |                              |                     |
|----------------|----------------------------------|----------------------|----------------------------|----------------|--------|------------------|--------------------------------------|-------------------------|-------------------------|--|--|--------------|------------------------------|---------------------|
|                |                                  | Всего                | Рабочий<br>парк<br>вагонов | Нерабочий парк |        |                  |                                      |                         | Всего                   | Соб-<br>ствен-<br>ные на<br>подъ-<br>ездных<br>путях | В аренде<br>на путях<br>аренда-<br>торов | Запас<br>МПС | На<br>ново-<br>строй-<br>ках | За<br>гра-<br>ницей |
|                |                                  |                      |                            | Всего          | Резерв | Неис-<br>правные | Специаль-<br>ные и<br>техн.<br>нужды | Осталь-<br>ные<br>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                 |

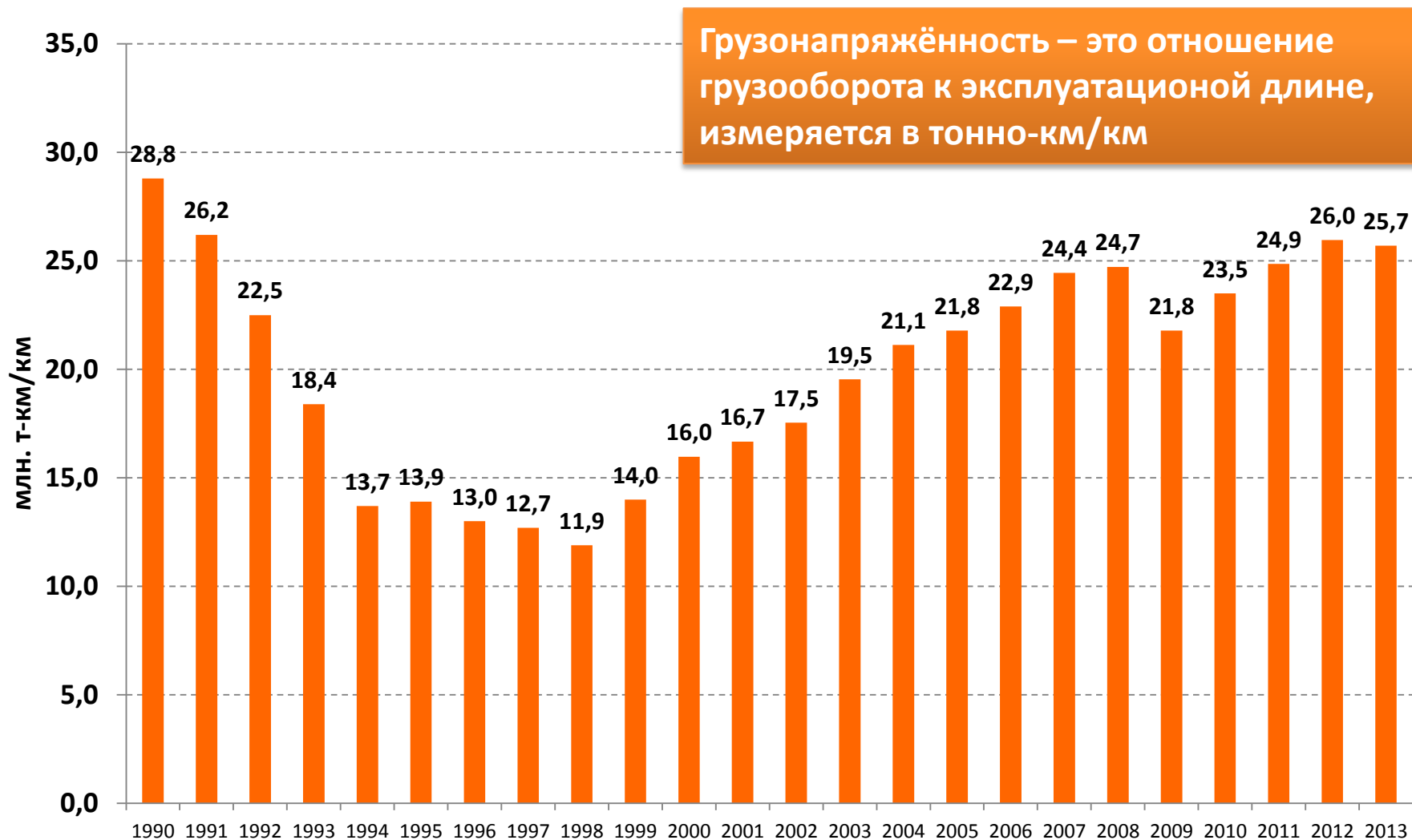
Источник: Тишкин Е.М. Автоматизация управления вагонным парком – М.: Интекст, 2000. – 224 с. (с.11)

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



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

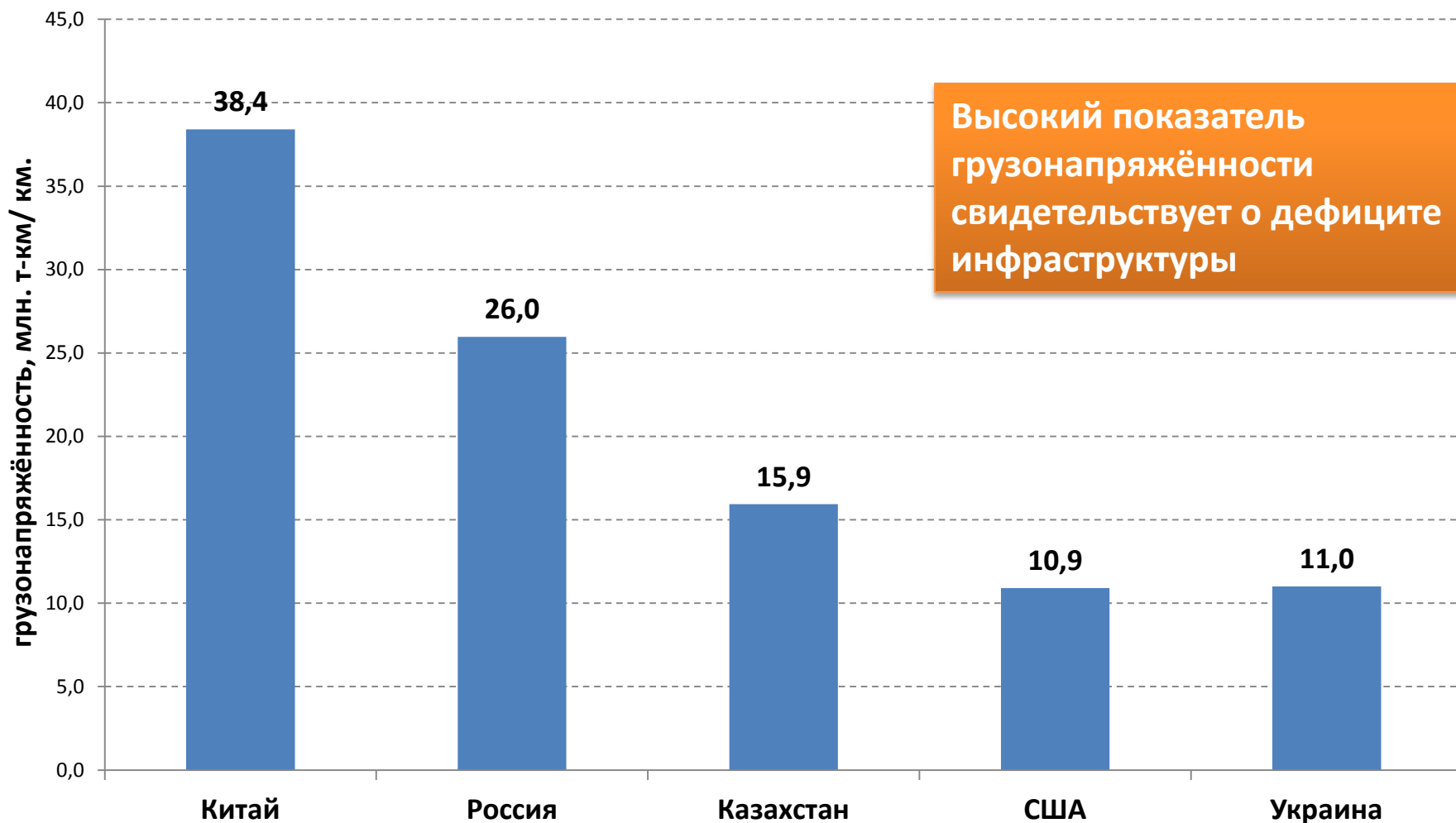
## Грузонапряжённость в целом по сети РЖД в 1990-2013 гг., млн. т-км/км



\*Данные за 1990-1991 в границах РСФСР

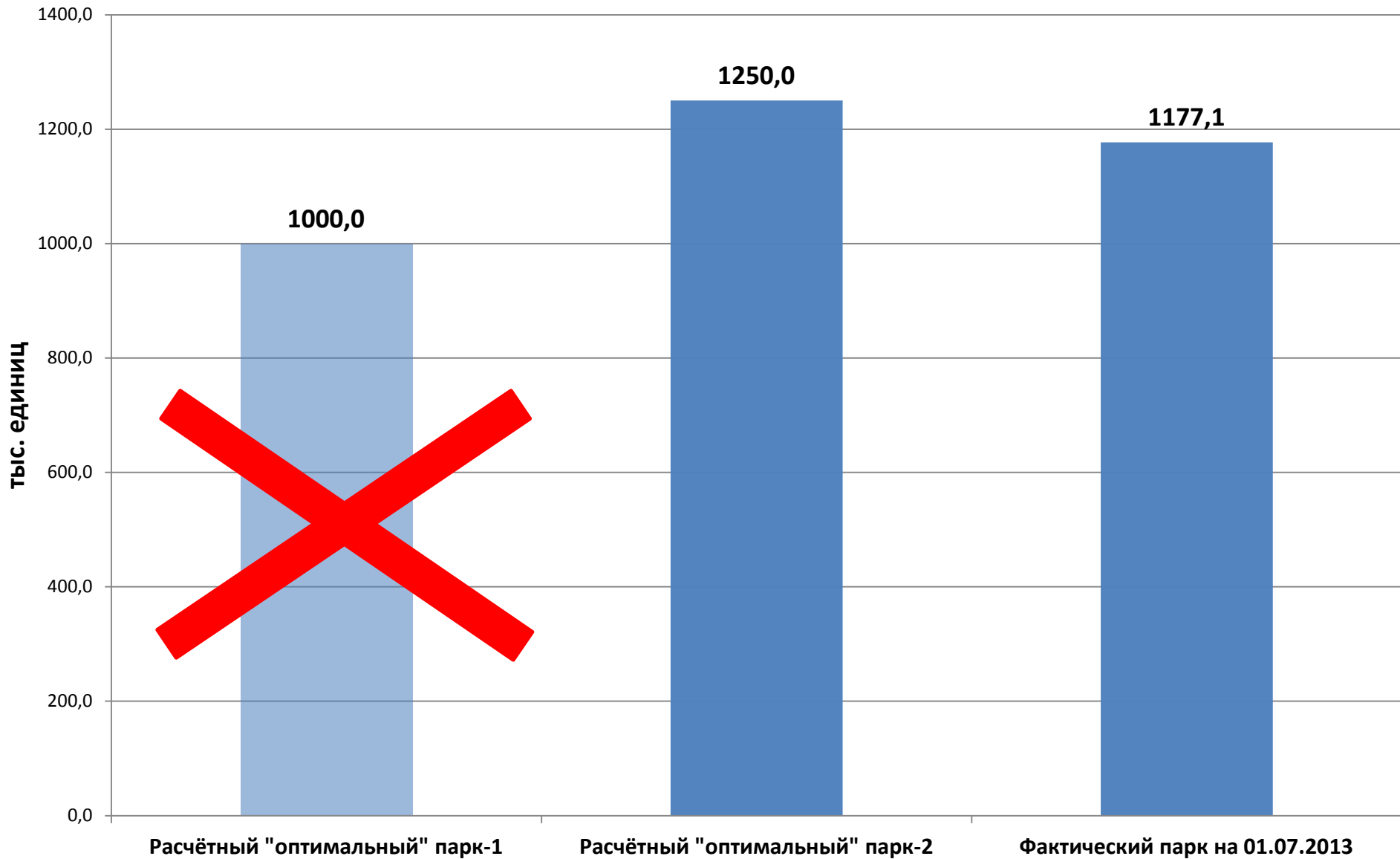


## Грузонапряжённость железнодорожного транспорта в некоторых странах в 2012 г.\*, млн. т-км/км

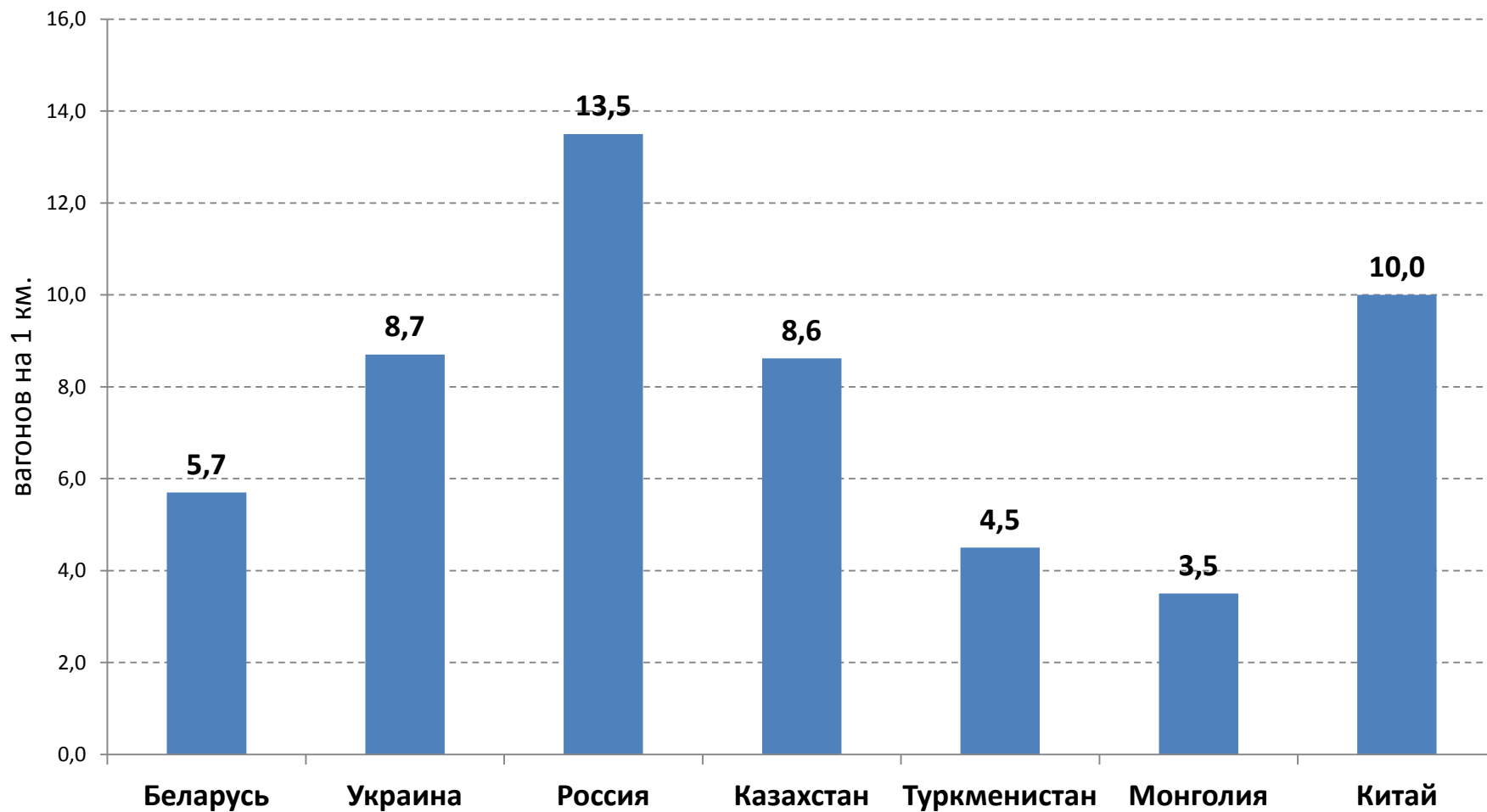


\*Данные по США приведены за 2010 г.

## Парк грузовых вагонов на территории РФ, тыс. единиц



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



## **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!