



Международная научно-практическая конференция
Российского университета транспорта (МИИТ)
«Концептуальные проблемы экономики и управления на
транспорте: взгляд в будущее»

Москва, 19 октября 2023 г

К дискуссии о профиците вагонного парка

Фарид Хусаинов,
кандидат экономических наук,
эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей
НИУ Высшая школа экономики

Определимся с терминами

Тема профицита вагонов на сети РЖД активно обсуждается в СМИ уже не первый день. Но если начать размышлять на эту тему, то наша мысль может вывести нас на ряд интересных и неочевидных выводов.

Но сначала отметим, что под **профицитом** вагонов принято понимать разницу между **потребным** и **наличным** парком, если она положительна. Если она отрицательна, то принято говорить о **дефиците**.

Потребный парк, в свою очередь является функцией двух переменных – погрузки и оборота вагона. Именно подобная формула лежит в основе всех методик.

Вот так это выглядит в формульном виде:

Под профицитом понимается разница между наличным парком полувагонов (N_n) и потребным парком (N_p), если эта величина положительна (если отрицательна, то речь идёт о дефиците).

$$N = N_n - N_p \quad (1)$$

При этом, потребный парк определяется по базовой формуле:

$$N_p = U_{\text{погр}} * O_v \quad (2)$$

где $U_{\text{погр}}$ -среднесуточная погрузка (в вагонах);

O_v - оборот вагона (в сутках).

(а) Разные участники рынка используют различные методики для измерения величины профицита парка полувагонов.

(б) В основе всех существующих методик лежат эти базовые формулы, но разные авторы и организации предлагают различные исходные допущения и условия, поэтому результаты могут различаться.

Сколько экспертов – столько и мнений

Разные эксперты немного по-разному оценивают величину профицита. Так, представители ОАО «РЖД» часто называют цифру в 170-177 тыс. вагонов (подобную цифру со ссылкой на ИЭРТ приводят, например, первый заместитель ген. директора ОАО «РЖД» С.А.Кобзев в интервью «Гудку»* и глава департамента перевозок ОАО «РЖД» М.Глазков. Иногда два разных подразделения ОАО «РЖД» озвучивают в СМИ две разные цифры (например, ЦД и ЦВ).

Известный отраслевой эксперт и директор НИЦПИ П.А.Иванкин приводит свою оценку – около 200 тыс. вагонов (обзор разных точек зрения и разных цифр можно посмотреть здесь**).

Цифру в 170 тыс. единиц (со ссылкой на РЖД) приводит журнал «РЖД-Партнёр» в статье П.Усова «Вагоны отрываются от профицита» в июньском номере (№11-12) за 2023 г.***

Одновременно с этим, существует и другая точка зрения. Так, в той же статье в журнале "РЖД-Партнёр" (№ 11-12 за 2023 г.) приводятся слова зам.директора ИПЕМ В.Б. Савчука, который утверждает, что на самом деле на сети вместо профицита наблюдается некоторый дефицит.

*<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1637941&archive=2023.06.14>

**<https://f-husainov.livejournal.com/858733.html>

***<https://cloud.mail.ru/public/Q5n2/92FnJnir7>

В одну телегу впрячь не можно

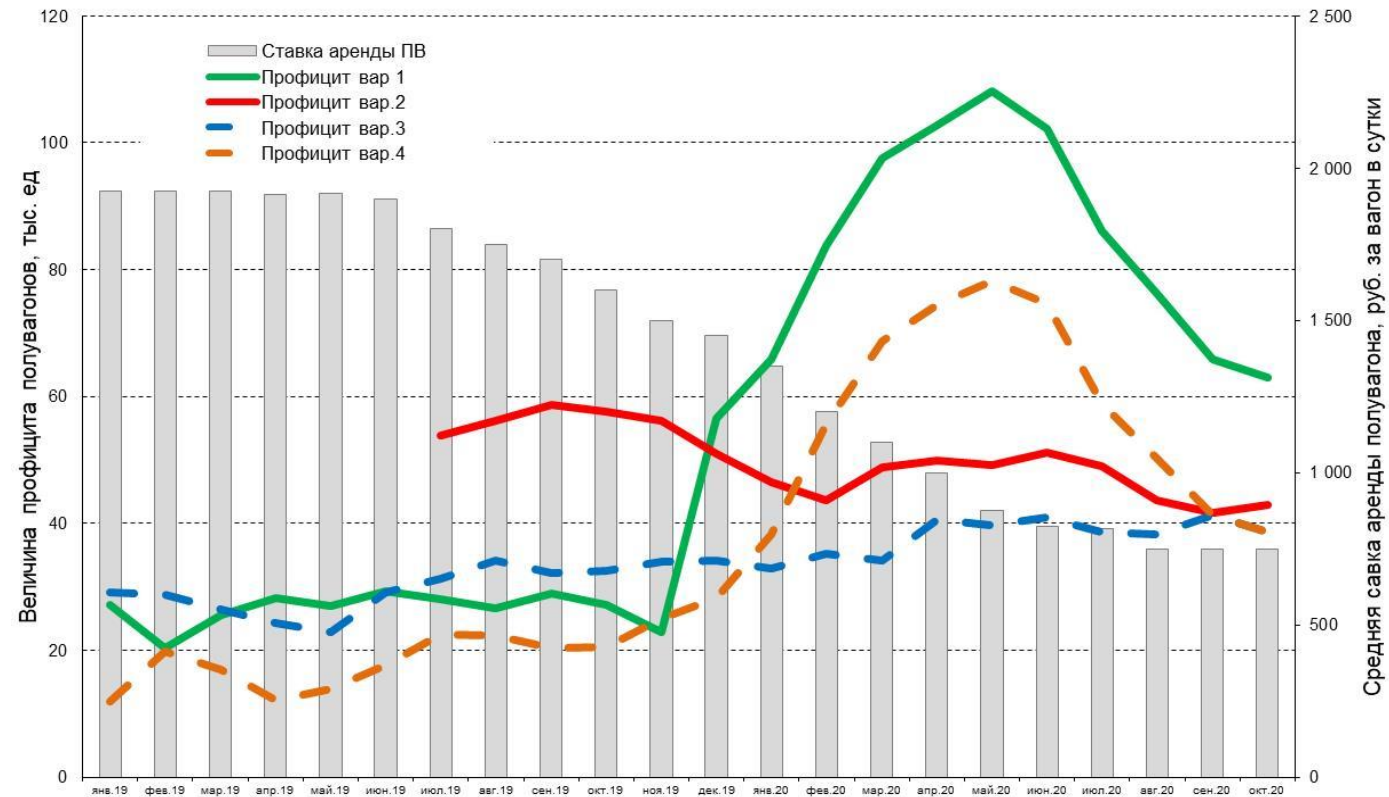
Возникает вопрос – с чем связано такое различие в оценках?

А вслед за ним ещё более важный вопрос – а вообще возможна ли одна единственно верная оценка профицита (избытка) вагонов?

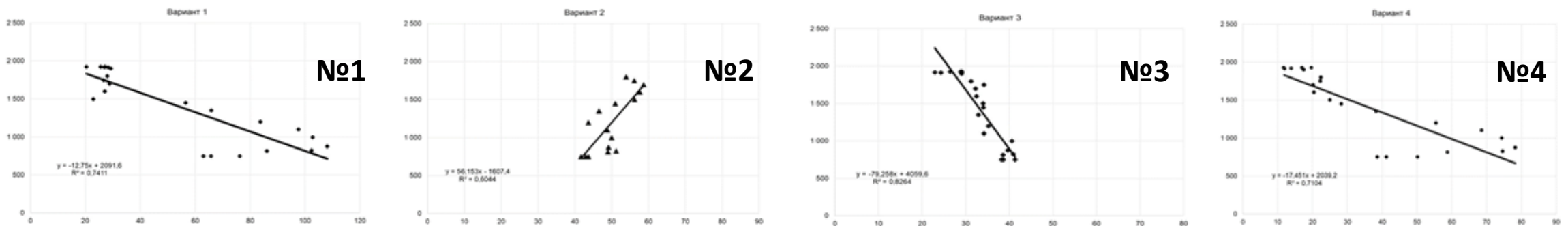
Можно ли сформировать консенсусную, удовлетворяющую всех оценку профицита вагонного парка? Как только вы начинаете обсуждать эту тему, как становится понятно, что никакого консенсуса нет.

Но в процессе ответа на поставленный вопрос мы можем обнаружить, что перед нами встанет ещё более важный вопрос – а что вообще следует понимать под «**избыточным**», «**лишним**» или «**профицитным**» парком?

Четыре варианта Методики расчёта профицита по данным за 2019-2020 гг.



Оценка качества альтернативных вариантов с помощью регрессионно-корреляционного анализа



Варианты № 1, № 3 и № 4 характеризуются устойчивой отрицательной связью между динамикой ставки аренды и величиной профицита (линия аппроксимации на графиках имеет отрицательный наклон), причём коэффициент детерминации в этих вариантах выше 0,7, что свидетельствует о сильной связи между рассматриваемыми переменными (а в варианте № 3 даже выше 0,8).

Вариант № 2 демонстрирует положительную зависимость между ставкой аренды и величиной профицита, что, в первом приближении противоречит всей имеющейся информации о рынке услуг операторов подвижного состава (и нашим интуитивным представлениям о соотношении динамики ставки и динамики профицита).

Подробнее об этом см.: Хусаинов Ф. И. Оценка вариантов методики определения баланса парка полувагонов с помощью регрессионно-корреляционного анализа // Экономика железных дорог. 2021. № 1. С. 59-66.

Прикладные аспекты дискуссии

Впрочем, самое важное в этой дискуссии состоит не только в том, как правильно посчитать профицит, но в том - можно ли на основании таких расчётов позволить регулятору вмешиваться в инвестиционный процесс и принимать решения по ограничению величины парков?

Очевидно, что если невозможно даже корректно рассчитать величину профицита, то тем более было бы странно допустить возможность регуляторных решений на основе столь ненадёжных данных.

Именно поэтому в новую версию Методических рекомендаций по оценке потребного парка грузовых вагонов (разработана совместно ОАО «РЖД» и СОЖТ) была внесена норма о том, что результаты расчёта не могут служить основанием для регуляторных решений.

Что такое избыток?

Теперь мы переходим к последнему вопросу – а что такое вообще «избыточный парк»?

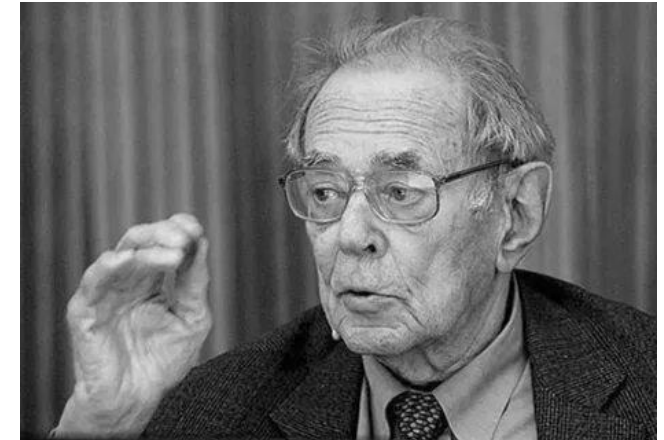
Само это понятие как бы неявно намекает нам, что есть какое-то «объективно необходимое» количество вагонов (например, которого достаточно, чтобы обеспечить все заявки), а есть «лишние» вагоны. Отвлечёмся пока от роли инфраструктуры, как ограничителя величины парка, рассмотрим пока именно «грузовую составляющую».

Эта точка зрения неявно базируется на концепции равновесия, которая заключается в том, что на рынке должно быть равновесие между спросом и предложением. Например, между спросом грузоотправителей на вагоны и предложением вагонов под погрузку со стороны операторов. Грубо говоря – если для перевозки грузов всего нужен миллион вагонов, то именно столько вагонов и должно быть на сети железных дорог.

Экономика дефицита или экономика избытка?

«Конкуренция — одновременно и причина возникновения избытка, и его следствие... Если все товары, предназначенные для продажи, находят своих покупателей, какой тогда смысл конкурировать? Это все равно что Олимпийские игры, где количество медалей равно числу соревнующихся».

Янош Корнаи



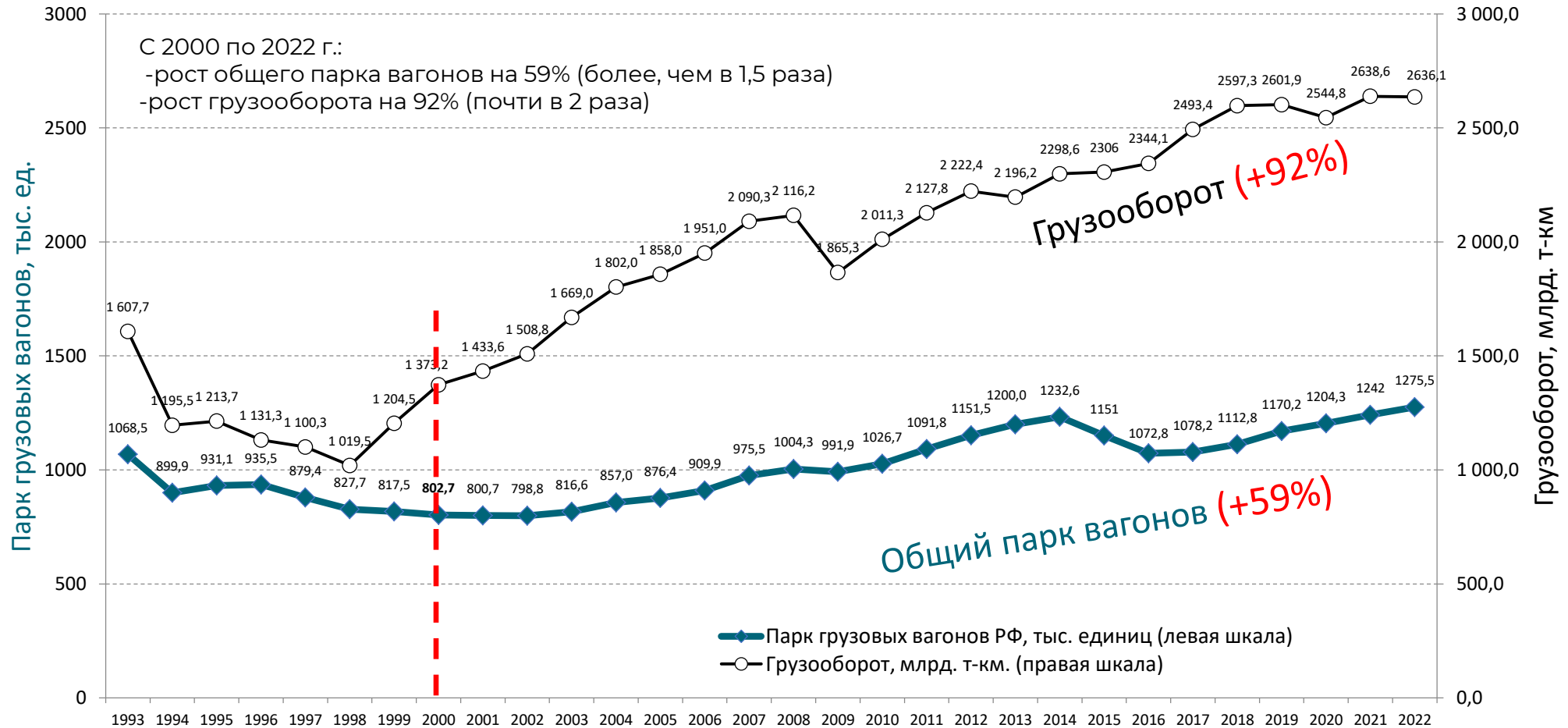
Это верно и для рынка предоставления вагонов. Именно наличие на нем профицита является важнейшим залогом конкуренции между операторами и поддержания цен на их услуги на низком уровне. Если, например, на рынке присутствует 1,3 млн вагонов, а для погрузки требуется 1,1 млн, то только наличие этих «лишних» 200 тыс. вагонов заставляет их собственников конкурировать друг с другом и предлагать более высокий уровень сервиса и более низкий уровень цен.

Если этот избыток исчезнет или будет невелик, если вагонов будет ровно столько, сколько требуется для погрузки, исчезнет смысл работать лучше, чем это делают конкуренты. **В этом случае потребители проигрывают.**



Три дополнительных билборда слайда для дополнительных вопросов

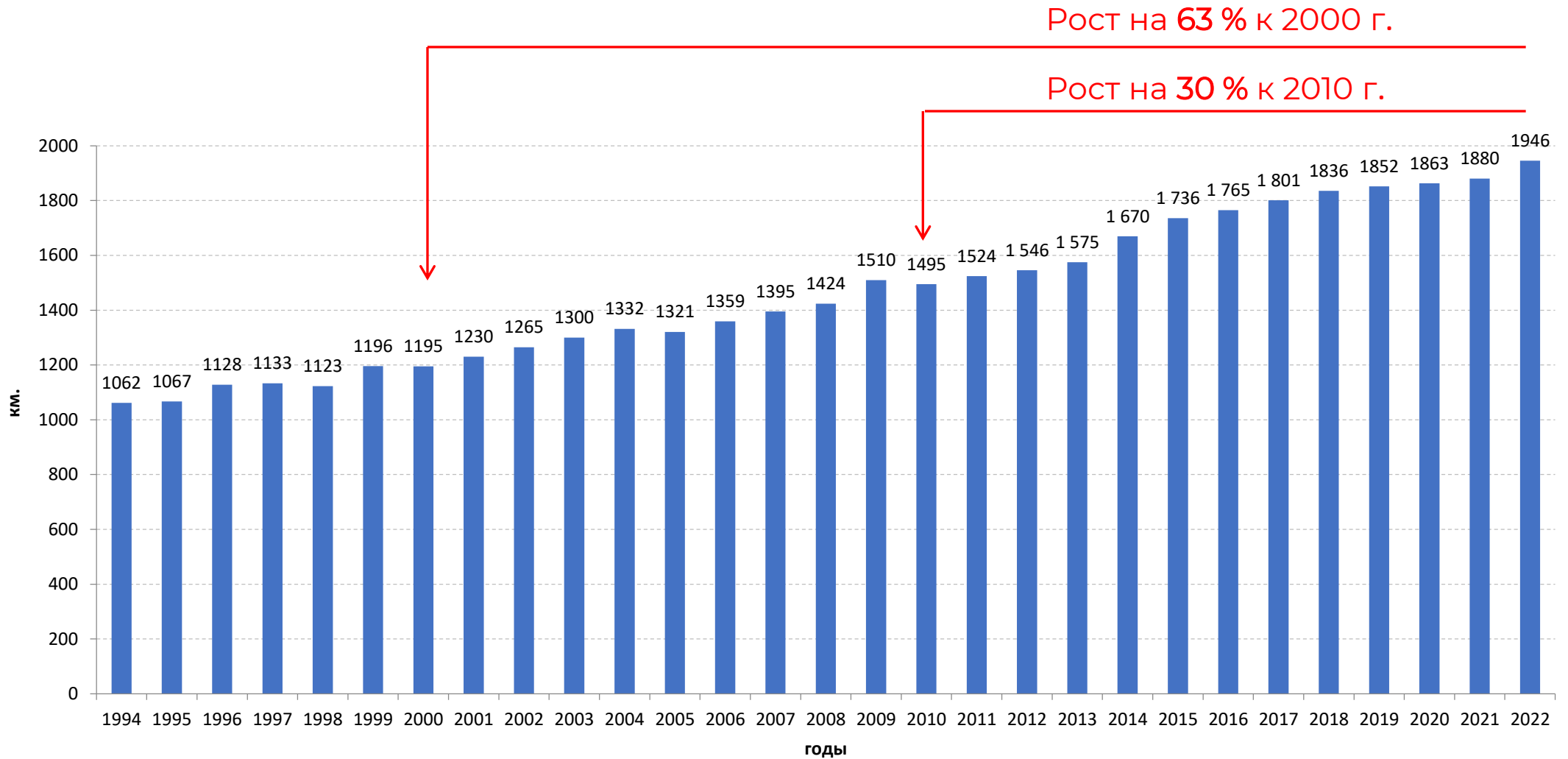
Динамика общего парка грузовых вагонов РФ и грузооборота железнодорожного транспорта (без учёта порожнего пробега)



Некоторые показатели работы железнодорожного транспорта в 2010 и 2022 гг.

Показатели работы железнодорожного транспорта	2010 г	2022 г.	2022 г. к 2010 г, в %
1 Грузооборот, млрд. т-км.	2 011,3	2 636,1	131,1%
2 Грузооборот с учётом порожнего пробега , млрд. т-км	2 501,8	3 300,4	131,9%
3 Погружено, млн. тонн	1 205,8	1 234,3	102,4%
4 Оборот вагона рабочего парка, сут.	13,4	18,0	134,3%
5 Средняя дальность перевозки одной тонны груза, км.	1 495	1 946	130,2%
6 Общий парк грузовых вагонов, тыс.ед.	1 026,7	1 273,9	124,1%
7 Рабочий парк грузовых вагонов, тыс.ед.	817,8	1 083,1	132,4%

Средняя дальность перевозки грузов*, км.



*Средняя дальность перевозки одной тонны груза по сети ОАО «РЖД»



Спасибо за внимание!

Хусаинов Фарид Иосифович
f-husainov@mail.ru

Страница на сайте НИУ ВШЭ: <https://www.hse.ru/org/persons/127184785>





Фарид Хусаинов – кандидат экономических наук, эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ, член Экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС России, Эксперт Комитета по железнодорожному транспорту Союза транспортников России, Эксперт Комитета по вопросам тарифного регулирования Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД».

Автор 8 книг по экономике и экономической истории железнодорожного транспорта, более 200 опубликованных научных статей и более 140 публицистических статей.

Страница на сайте НИУ ВШЭ: <https://www.hse.ru/org/persons/127184785>

Страница на сайте РУТ (МИИТ): <https://rut-miit.ru/people/384516>

Telegram-канал «Экономика на рельсах»: <https://t.me/rzdfiles>

Блог в ЖЖ: <https://f-husainov.livejournal.com/>

E-mail: f-husainov@mail.ru

