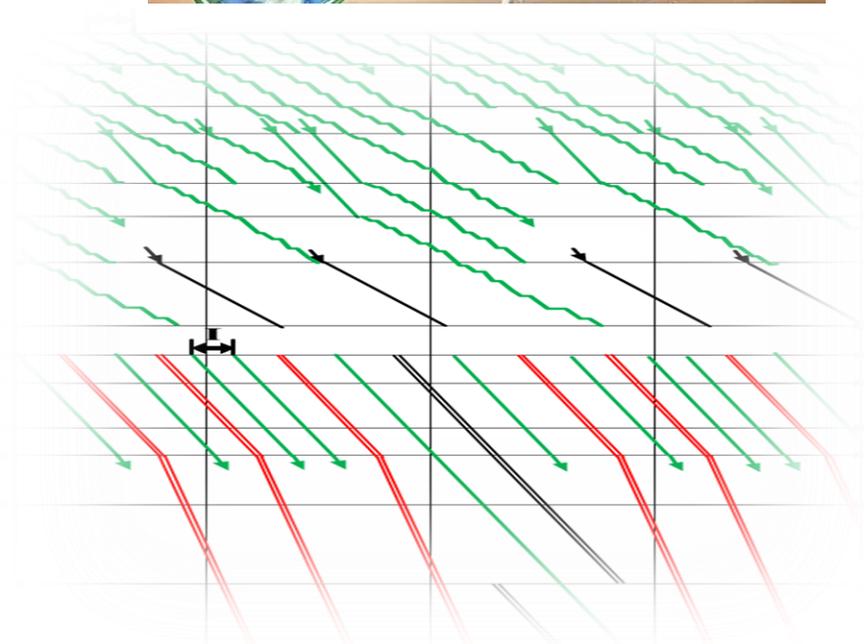


# Либерализация вагонного парка: за и против



Колин Алексей Валентинович, руководитель Центра Независимых  
Комплексных Транспортных Исследований ИУИТ РУТ (МИИТ)



РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ТРАНСПОРТА (МИИТ)



Москва, Высшая школа экономики, 23 апреля 2019 г.

# Увертюра

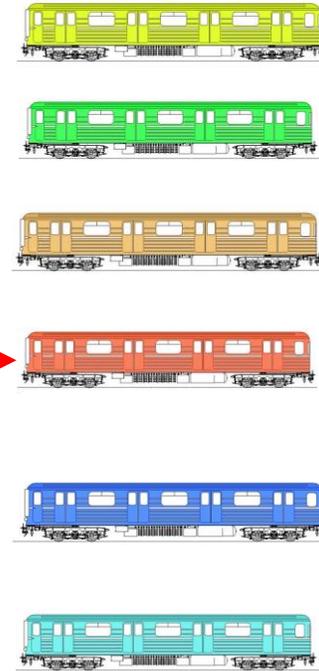
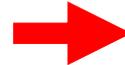
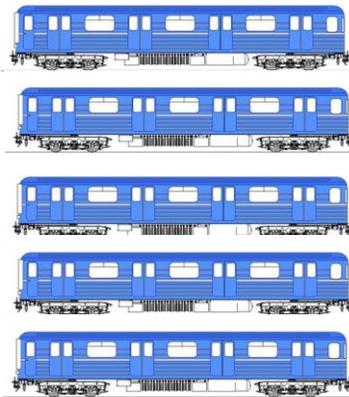
В Московском метро количество пассажиров в часы «пик» достигает 8-10 чел/м<sup>2</sup>



Качество перевозок оставляет желать лучшего

Либерализация способна повысить качество ??????

ГУП «Московский метрополитен»



Создаём 6 перевозчиков:



- Самостоятельное тарифное меню и отдельные билеты;
- Нужно ждать поезд «своего» перевозчика, а не ехать на первом попавшемся;
- При пользовании несколькими перевозчиками нужно переплачивать за проезд

Вердикт: проблему можно решить только тотальным наращиванием провозной способности



# Не то ли сделали с Российскими железными дорогами, что кажется абсурдным для Московского метрополитена ?

На 17 тыс. км сети железных дорог осваивается 80 % грузооборота, пропускная способность большей части Транссиба и некоторых широтных ходов исчерпана практически полностью



Смысл в конкурентной среде на дефицитном ресурсе пропускной способности не только не оправдан, но и провоцирует ещё больший дефицит

## Для владельца инфраструктуры (РЖД)

Снижение производительности перевозочного ресурса и, как следствие, производительности объектов инфраструктуры



Появился новый дефицитный ресурс – станционные пути

- Рост оборота вагона;
- Рост доли порожнего пробега;
- Рост потребности в пропускных способностях;
- Рост потребности в путях отстоя и накопления при том же объёме перевозок;
- Снижение производительности сортировочных устройств и станций (сокращение параллельного отпуска и рост повторной сортировки);
- Уменьшение маневренности в части принятия решений по диспетчерским регулировочным мерам при возникновении сбоев в движении и ЧС

## Для грузовладельца

- Повышение тарифной нагрузки (рост стоимости перевозки);
- Перевозочный ресурс перестал быть гарантированным;
- Невозможно строить стратегию развития предприятия при «скачащих» ценах;
- Усложнение процедуры оформления перевозки (помимо согласования с перевозчиками необходимо найти вагонного оператора и ожидать от него вагон)

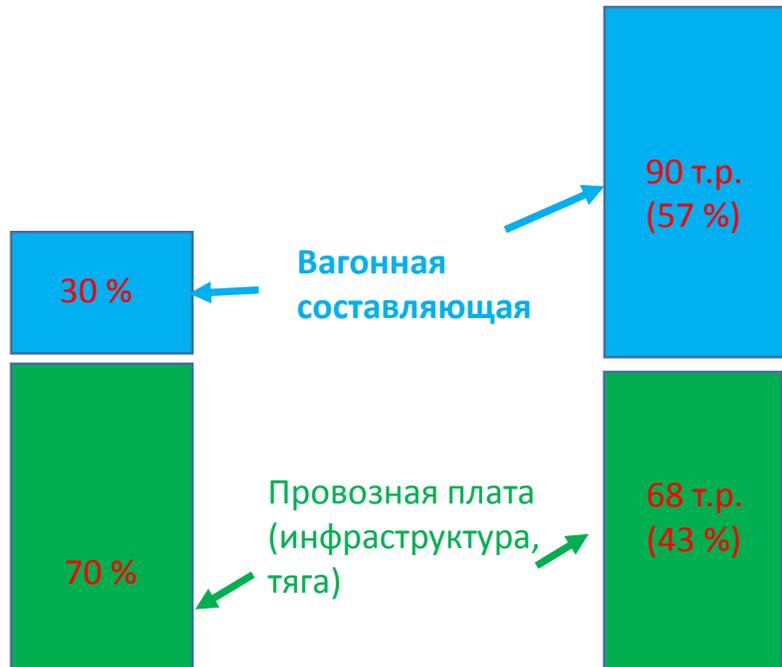
## Для вагонного оператора

- Возможность диктовать цену и условия контракта грузовладельцам («Менее 10 вагонов в сутки не повезём»)
- Возможность конвертировать ликвидный товар (вагон) в другие товары и услуги
- Возможность осуществлять перевозки только на супервыгодных для себя условиях (отказаться от мелких партий, дешёвых грузов, непопулярных направлений)



# Влияние либерализации на себестоимость, стоимость и конкурентоспособность

**Структура стоимости для грузовладельца**  
На примере перевозки песка по маршруту длиной 3500 км

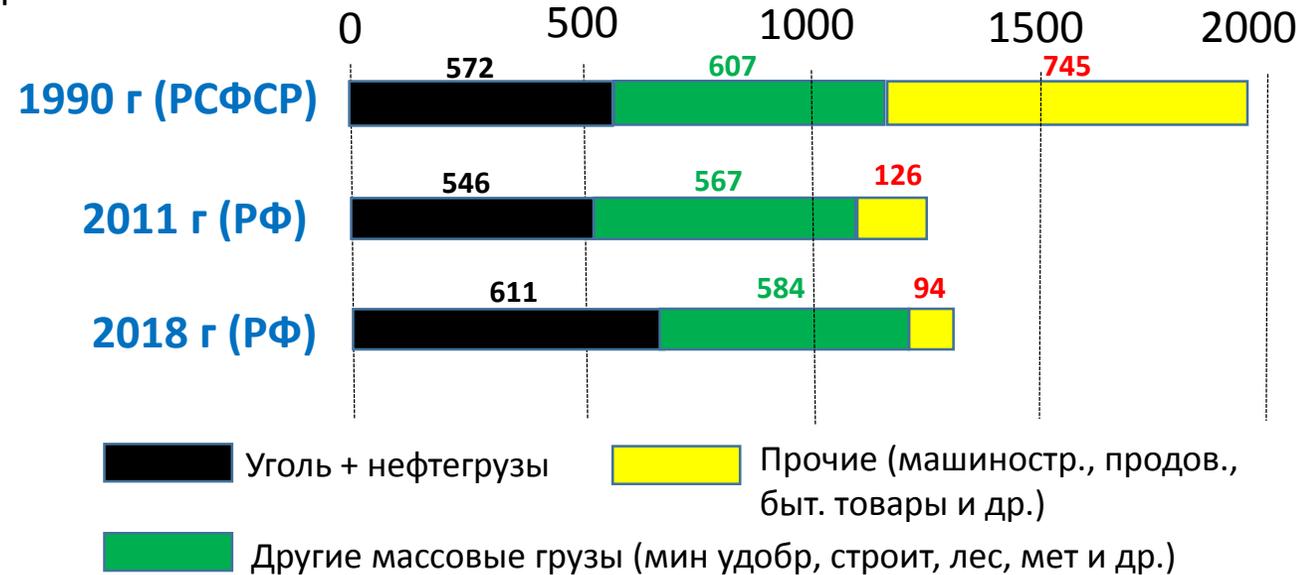


До либерализации вагонного парка (2010 г)

После либерализации вагонного парка (2019 г)

В процессе либерализации вагонная составляющая в долевым и абсолютном значении колоссально выросла. Все мероприятия перевозчика по повышению эффективности перевозочного процесса «проедаются» вагонными операторами

**Структура перевозок грузов, млн тонн в год**



Либерализация усилила отторжение мелкопартийных грузоотправителей с грузами 2-го и 3-го класса от железнодорожного транспорта

Крупные грузотправители массовых грузов от либерализации почти не пострадали ввиду простоты логистики и больших объёмов поставок (долгосрочные договора со «своими» операторами)



# Создание конкурентной среды – самоцель ? Нужно ли это пользователю ?

Выбираем полувагон:



- технические характеристики полувагонов совпадают;
- за техническим состоянием следят надзорные органы;
- срок доставки не отличается ввиду дефицита пропускной способности;
- углю не требуется «комфорт»;
- грузовладелец не готов переплачивать за перевозку итак дешёвого груза

С точки зрения грузовладельца операторы отличаются только скоростью предоставления вагонов

Выбираем смартфон:



- Смартфоны являются дорогой вещью, к их выбору подходят более скупулёзно



**Единственным аргументом в пользу либерализации вагонного парка может быть вероятность коррупции при декларированном общедоступном, но по факту дефицитном вагоне... Как бороться ?.. Есть выход!**



# Что делать ?



1. Набраться смелости и мужества и признать направление либерализации на железнодорожном транспорте, как в сфере вагонного парка, так и, тем более локомотивной тяге – ошибочными !!!

2. На первом этапе сохранить за вагонными операторами только функции технического обслуживания и содержания подвижного состава, а управление дислокацией подвижного состава поэтапно передавать Диспетчерскому центру владельца инфраструктуры

3. Внедрить и растиражировать систему автоматизированного резервирования грузовых поездов, вагоно-мест и грузовых мест в грузовых поездах, полностью автоматизировать процесс согласования грузовой перевозки, исключив согласование с лицами, принимающими решения («АСУ Грузовой экспресс» по аналогии с АСУ «Экспресс-3»)

4. Внедрить систему обратной связи грузовладельцев с перевозчиком / владельцем инфраструктуры в рамках системы менеджмента качества на базе АСУ «Грузовой экспресс»

5. Восстановить систему хозяйственного расчёта линейных предприятий, как стимула для внутренней конкуренции, не уничтожающему преимущества централизованной системы



# Извечный спор: общенациональная или частная собственность – современные штрихи

1. Глобализация, международное разделение труда

2. Высокий уровень информатизации:

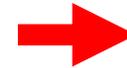
2.1. Консолидация клиентской базы данных и баз данных производителей на минимальном количестве интернет-ресурсов

2.2. Возможность решения оптимизационных логистических задач большой размерности

2.3. Информацию от потребителя невозможно скрыть, на ней невозможно спекулировать

3. Система обратной связи с потребителем совершенствуется и содержит архив

4. Клиент больше не хочет разбираться в тонкостях и особенностях разных производителей, он желает заказывать услугу одним кликом на электронном устройстве

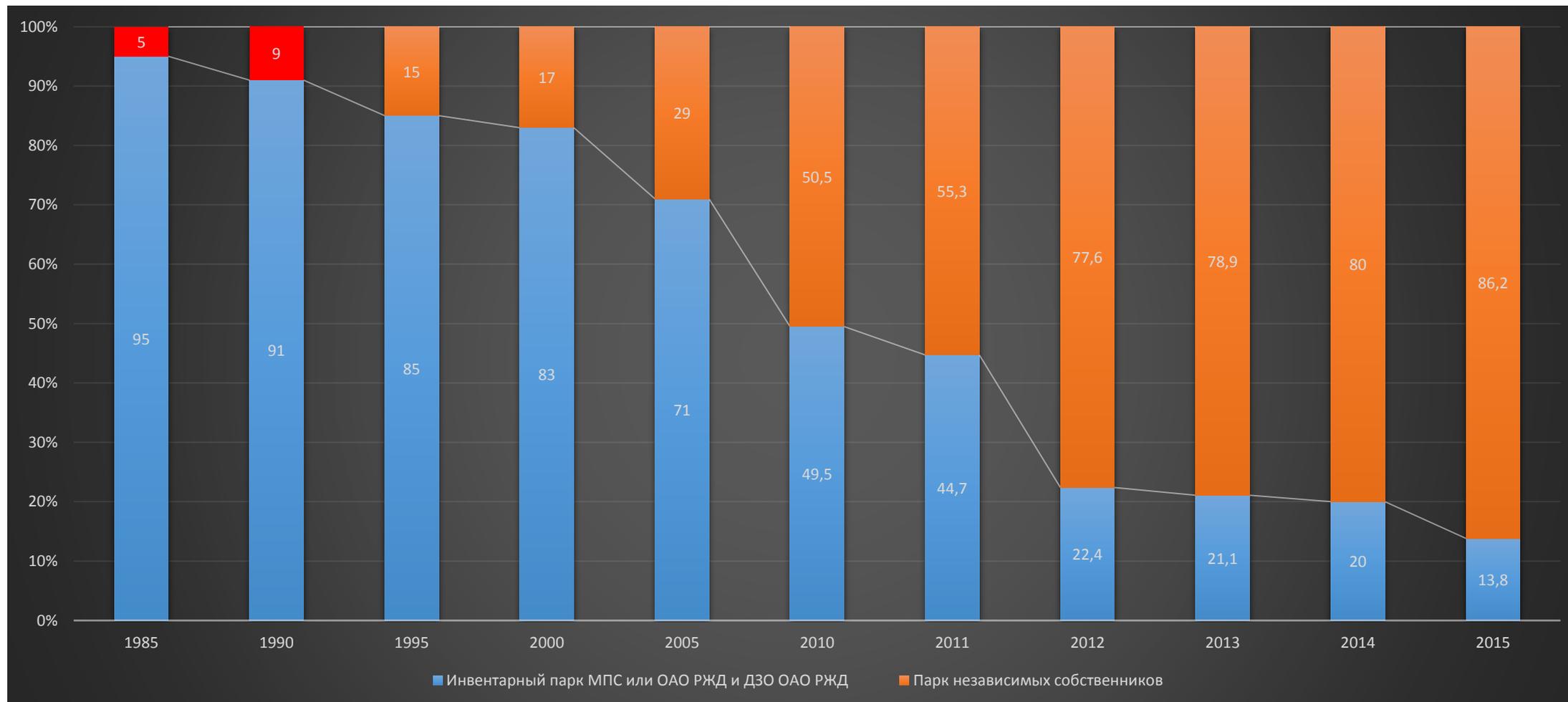


Крупнейшие транснациональные компании используют систему централизованного управления

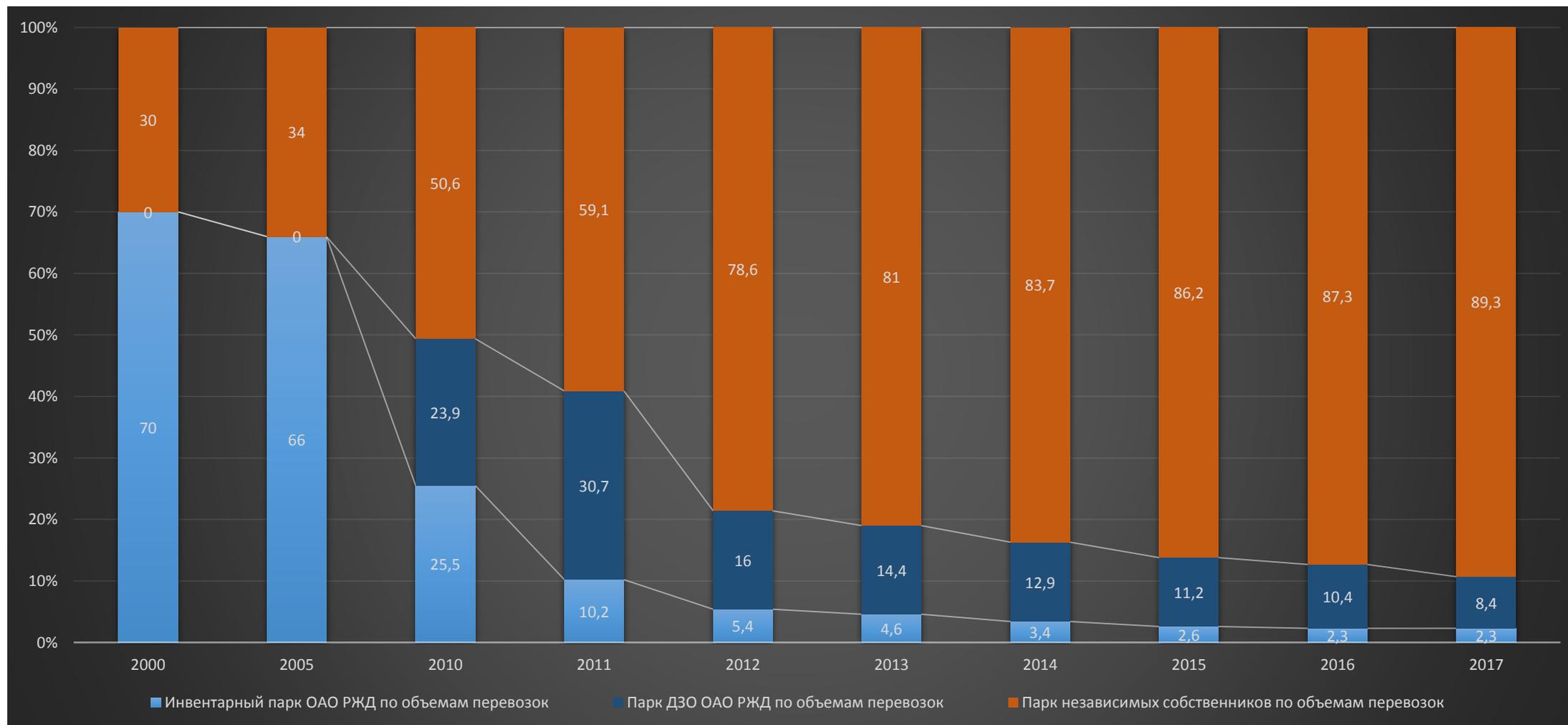
Плановая централизованная экономика способна показать большую эффективность, чем ранее



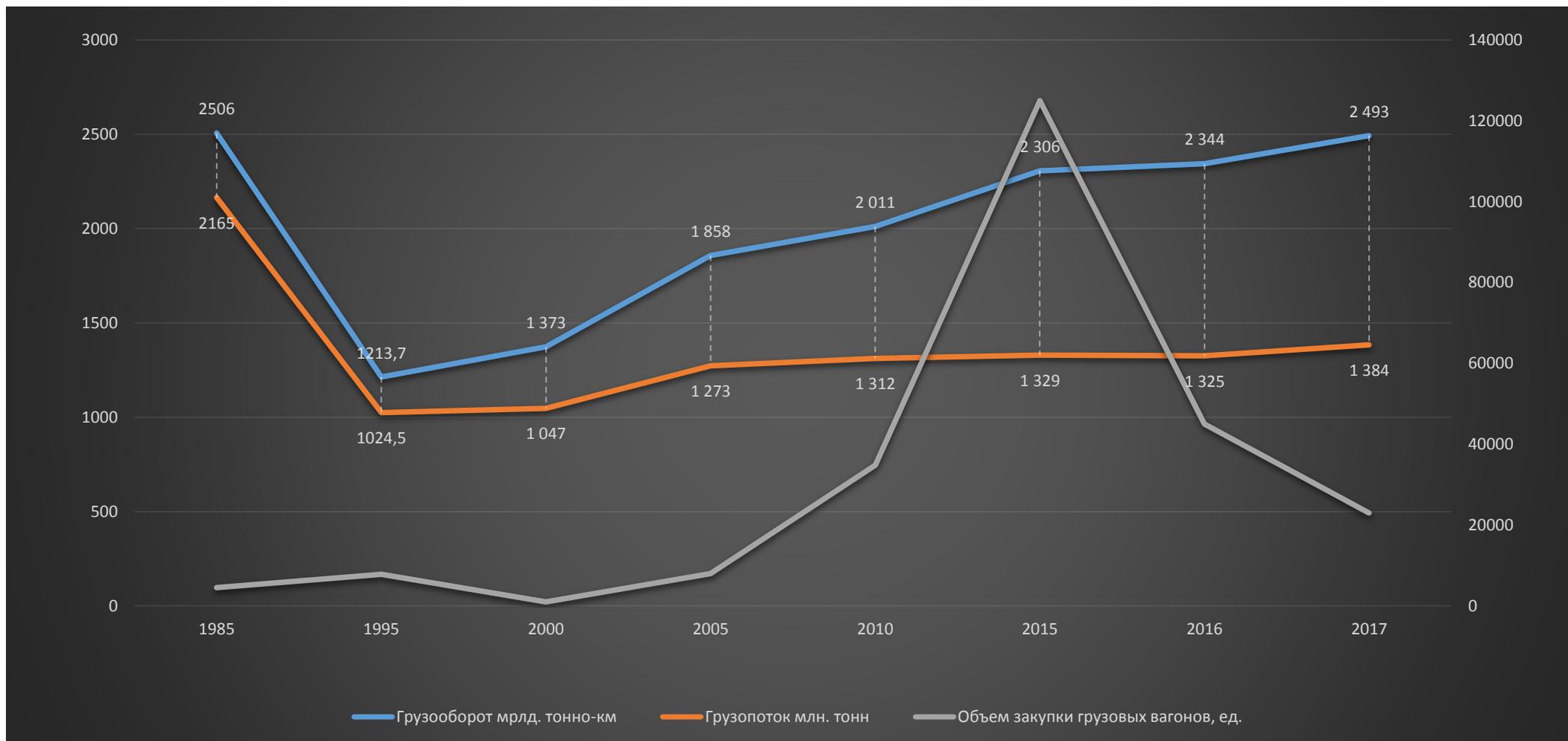
## Доля парка вагонов МПС / РЖД и независимых собственников, %



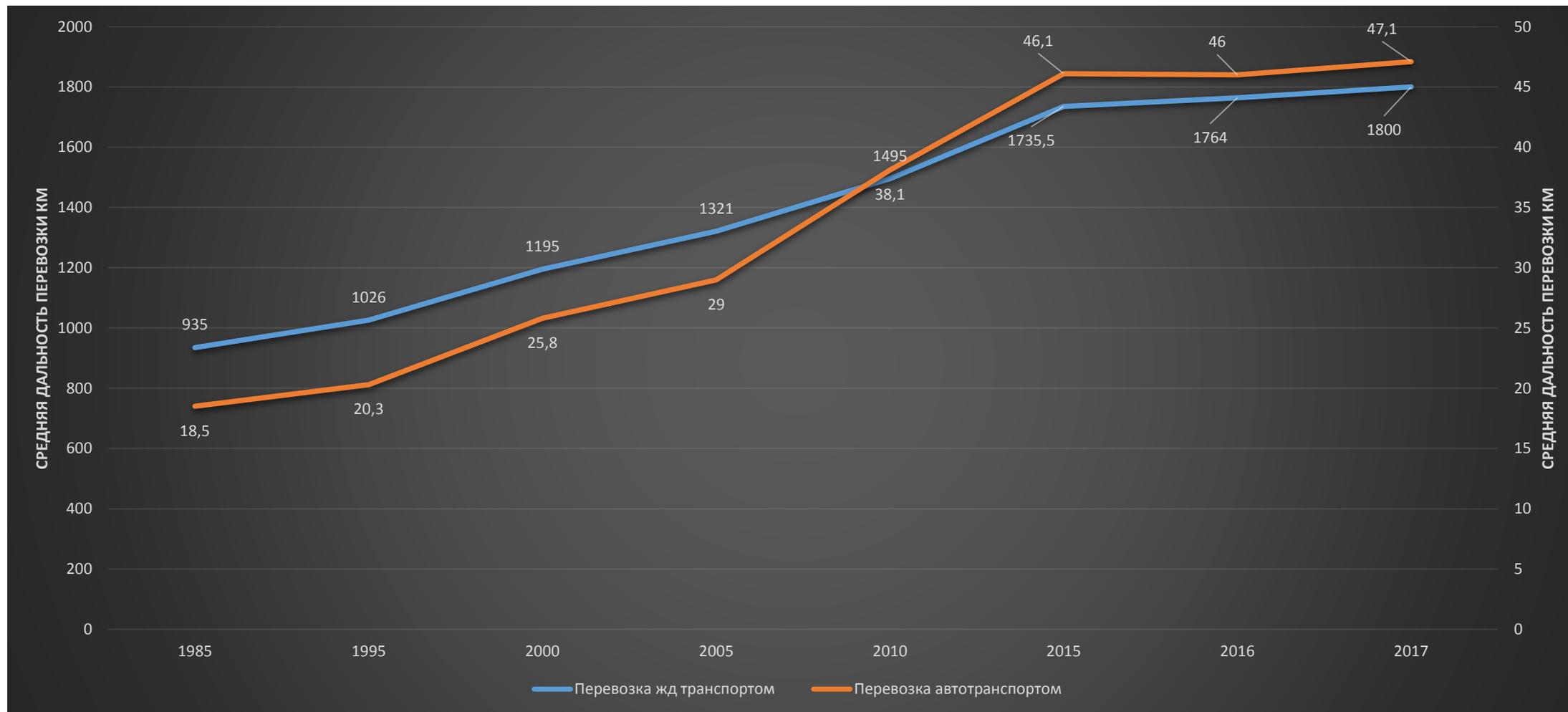
## Доля парка вагонов МПС/РЖД, дочерних зависимых обществ ОАО РЖД и независимых собственников в объеме перевозок (т), %



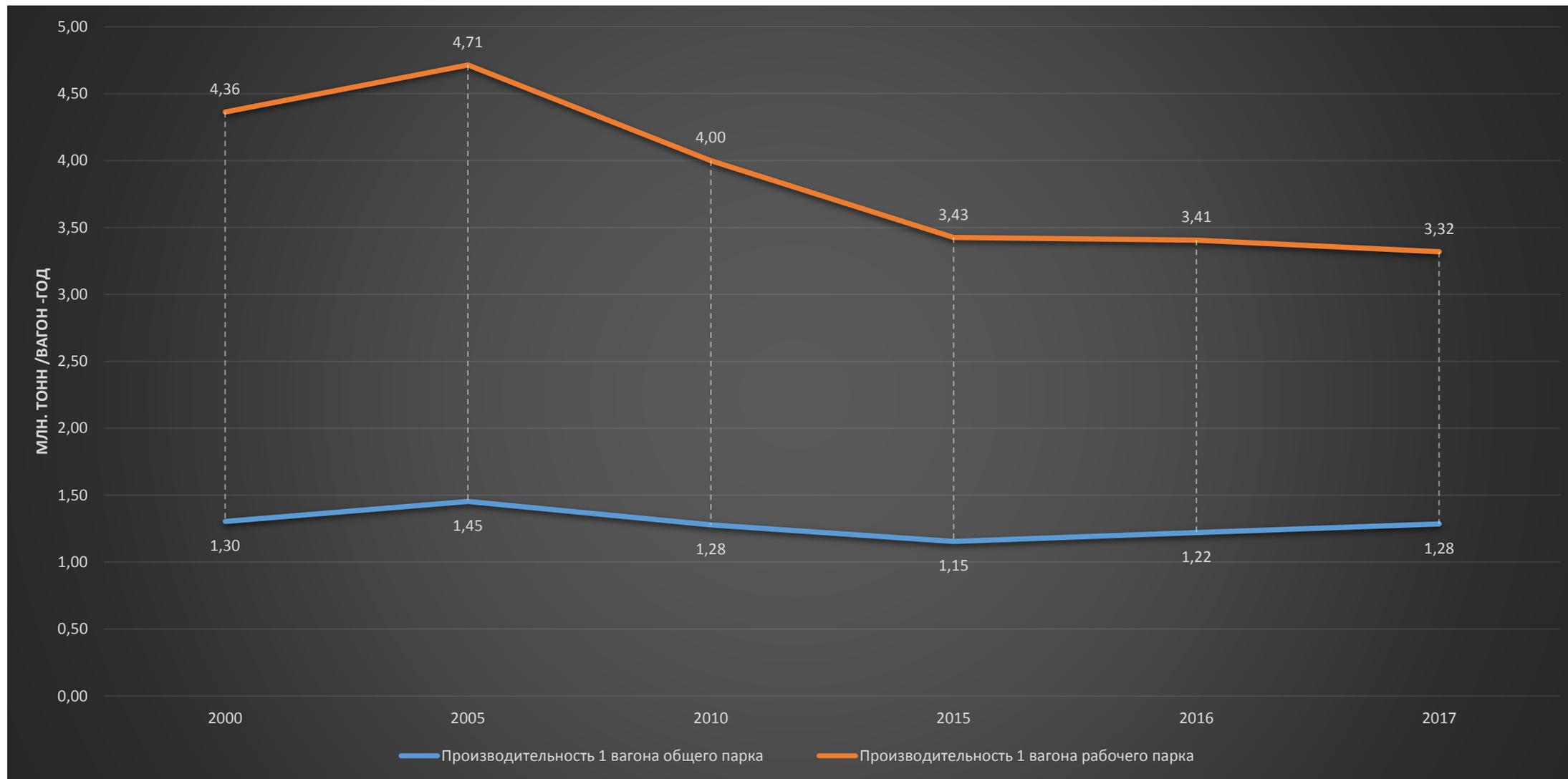
# Объём перевозок, грузооборот, объём поставок новых вагонов



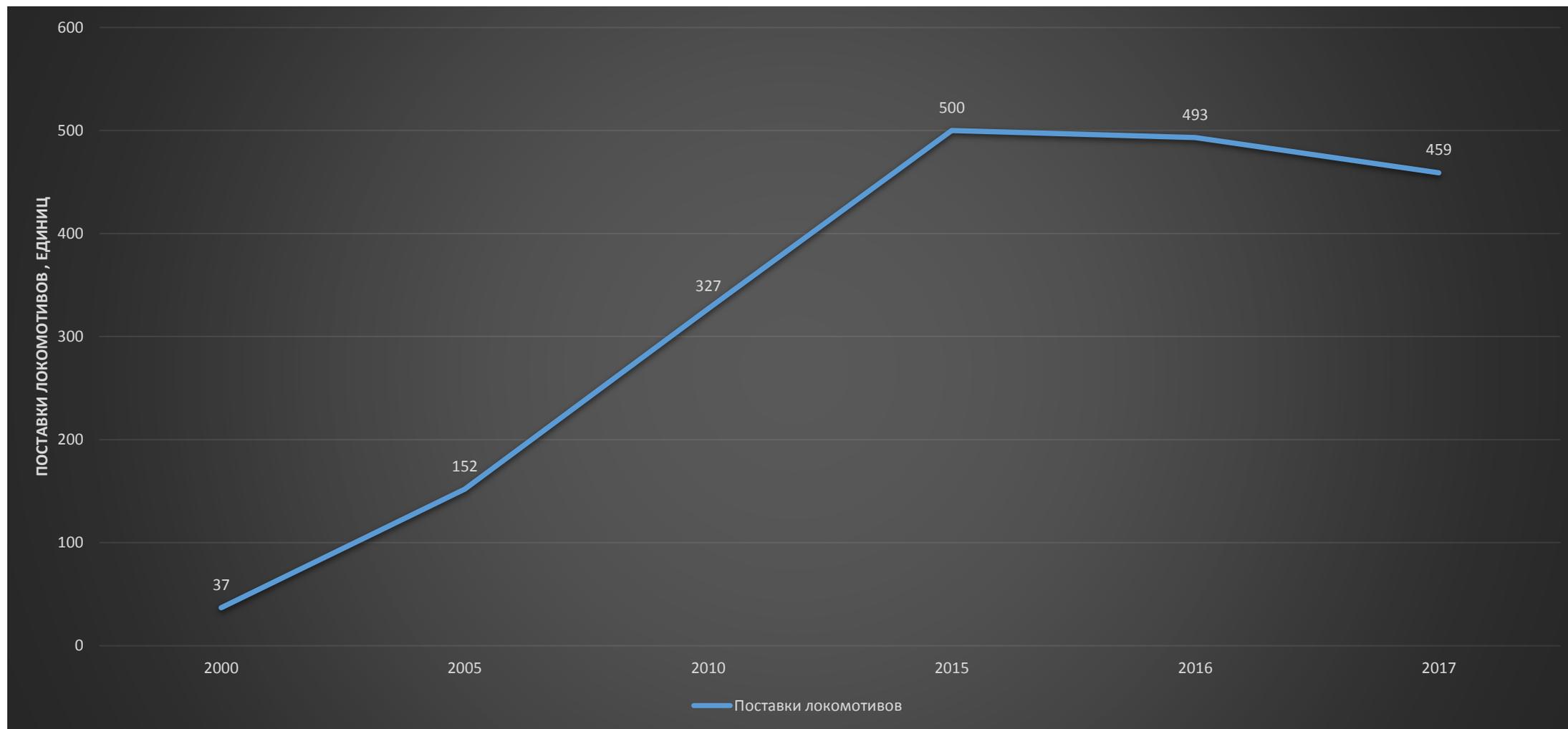
# Средняя дальность перевозок грузов на железнодорожном и автомобильном транспорте, км



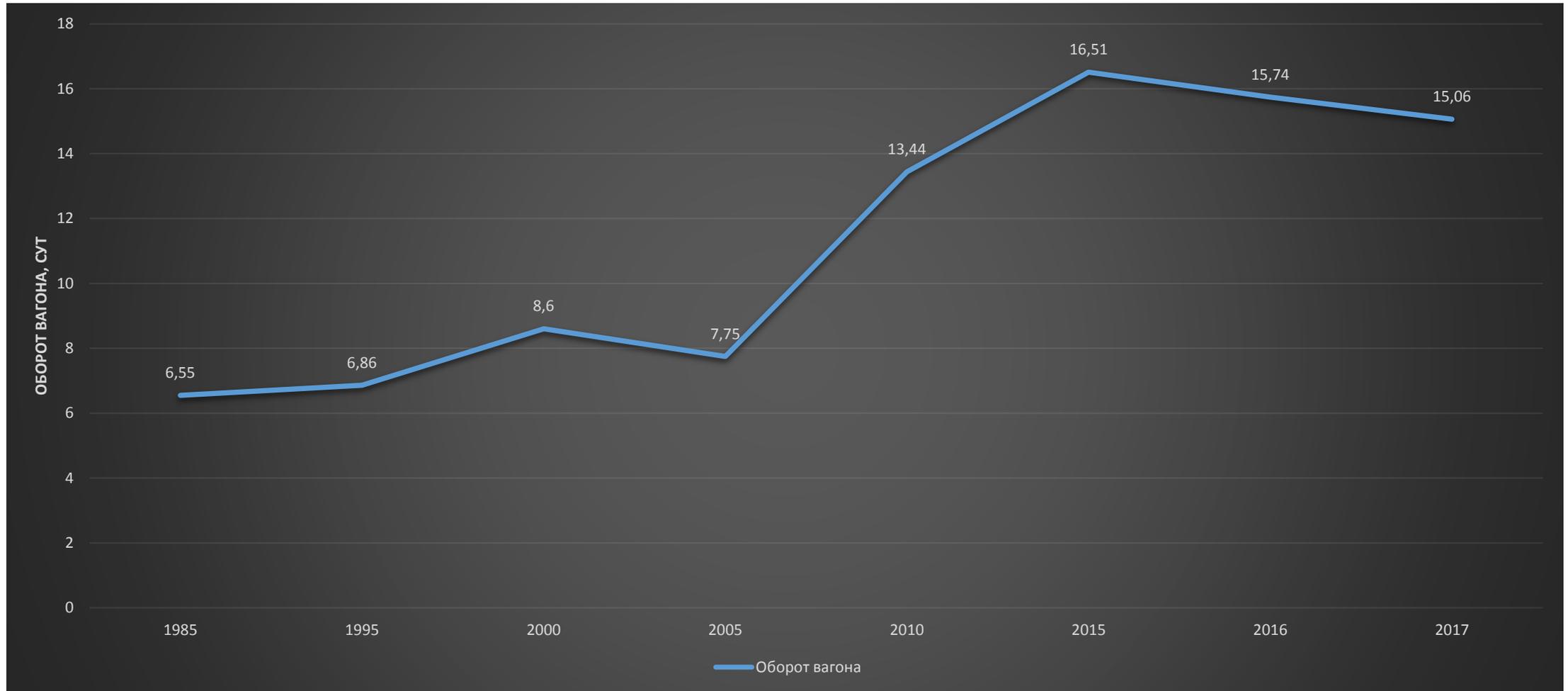
# Объём отправок груза (т) в расчёте на один вагон, млн тонн в год



# Поставки магистральных локомотивов на сеть железных дорог, ед.



# Оборот вагона на сети железных дорог, сут



**Спасибо за внимание !!!**



РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ТРАНСПОРТА (МИИТ)

