



АССОЦИАЦИЯ ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ПОДВИЖНОГО СОСТАВА (А ОЖДПС)

Управление вагонными парками: конкуренция или централизация?

Научно-практический семинар «Экономика железнодорожного транспорта» в ГУ ВШЭ

А ОЖДПС

Заместитель Председателя

Семенкин Денис Леонидович

23.04.2019

1. Процедура согласования распределения порожних вагонов под погрузку – Современный формат.



309 Операторов



6 800 Грузоотправителей

РЖД



Запрос на порожний вагон

2. Аргументы об отрицательных последствиях децентрализации системы управления вагонным парком

№ п/п	Аргумент	Возражение
1	Отказы операторов в предоставлении вагонов под грузы.	Такая ситуация всегда носит временный и локальный характер. При неограниченном доступу к инвестициям в операторской бизнес множества субъектов и при постоянном наращивании вагонного парка потребности всех грузоотправителей в вагонах закрываются.
2	Необходимость дополнительной сортировочной работы.	Получение средств от операторов, компенсирующих работы перевозчика.
3	Встречные потоки порожних вагонов.	Существенные доходы РЖД (более 20 % в общей массе от грузовых перевозок)
4	Брошенные порожние вагоны.	Причина не в операторах, а в получателях порожних вагонов и перевозчике
5	Длительный простой под грузовыми операциями и как следствие увеличение оборота вагона.	Экономия грузоотправителей и грузополучателей на плате и штрафах, ранее взимаемых перевозчиком, что вынуждало клиентов быстрее обрабатывать вагоны.

3. Факторы, стимулирующие операторов

Сопоставление факторов, стимулирующих операторов к повышению эффективности работы вагонного парка с наличием аналогичных факторов у перевозчика в случае передачи ему вагонного парка:

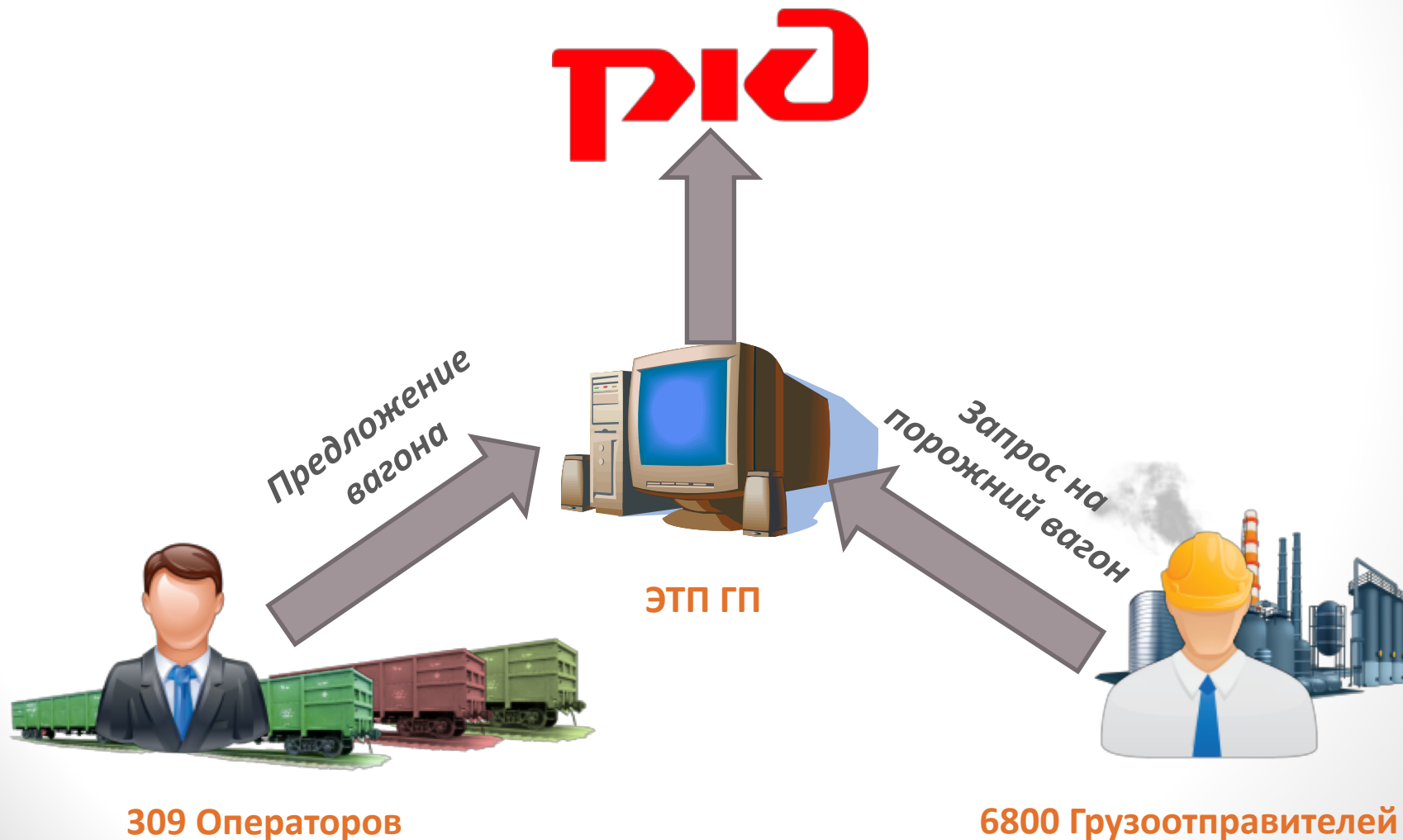
№ п/п	Операторы	Перевозчик
1	Затраты на порожний пробег	Эксплуатационные расходы, включаемые в провозную плату, взимаемую с грузоотправителя
2	Платное занятие инфраструктуры	Перевозчику принадлежит также и инфраструктура, поэтому плата не взимается
3	Конкуренция со стороны других операторов	Отсутствует конкуренция с другими перевозчиками
4	Кредитная нагрузка	Государственные субсидии и госгарантии
5	Жесткие административные правила управления парком	Отсутствие правового регулирования управления парком

4. Причины игнорирования ЭТП ГП владельцами вагонов

1. Отсутствие возможности прямого взаимодействия с клиентом, что исключает процесс переговоров, позволяющий улучшить ценовые условия
2. Задержка в поступлении денежных средств (не по предоплате, а через продолжительное время по факту оказания услуг)
3. Зависимость от посредника в коммерческой работе
4. Невозможность выставления штрафов
5. Необходимость «слепого» конкурирования с другими операторами за клиента, что ведет к снижению стоимости оказываемых услуг
6. Непрозрачная система распределения заказов, которая потенциально может быть использована в интересах аффилированных с площадкой компаний
7. Отсутствие каких-либо стимулов со стороны ЭТП ГП и РЖД к изменению традиционных инструментов продаж на продажи через ЭТП ГП

5. Формат рынка при заказе вагонов через ЭТП ГП

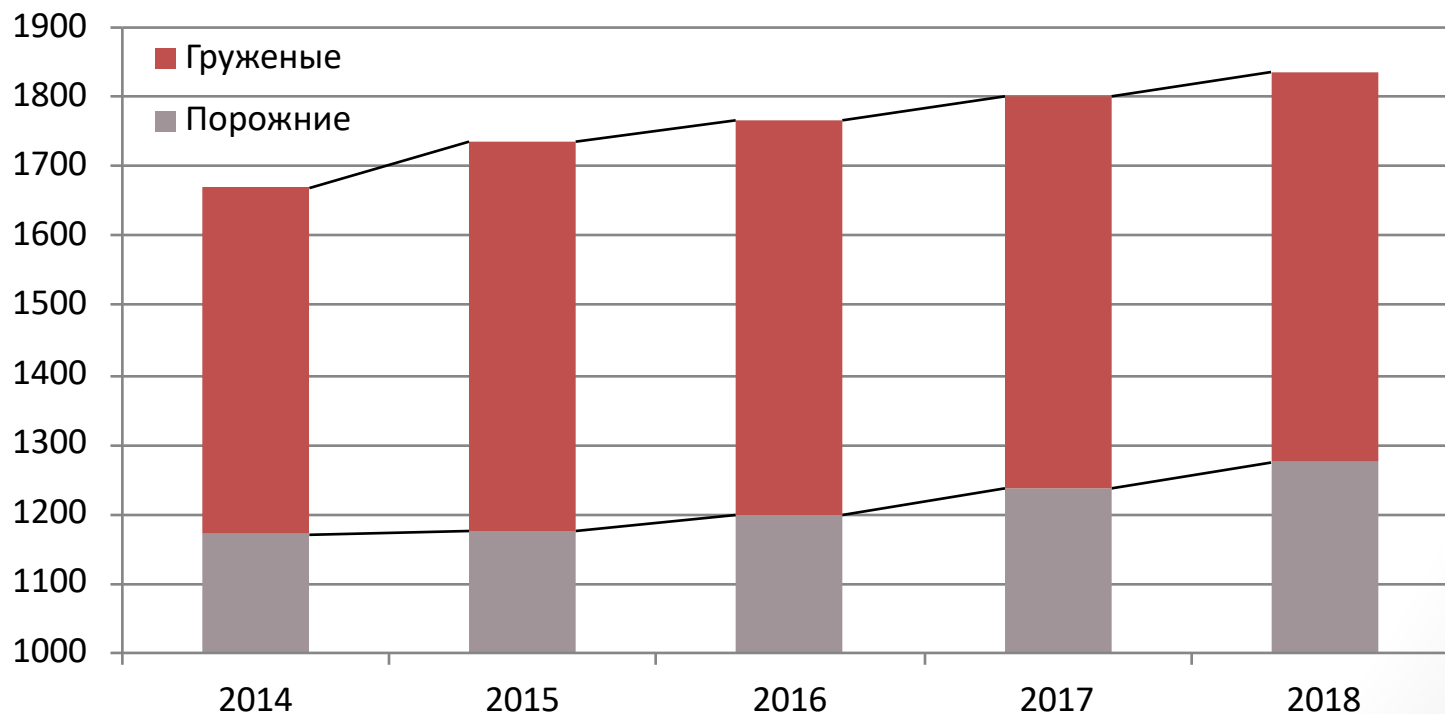
Переключения операторов вагонов и грузоотправителей исключительно на ЭТП ГП очень быстро обесценит и функцию управления порожним вагонопотоком для оператора.



6. Логика порожнего вагона следует логике груженого вагона

Средняя дальность/Год	2014	2015	2016	2017	2018
Груженые вагоны, км.	1669	1735	1765	1801	1836
Порожние вагоны, км.	1170	1177	1199	1236	1274

Динамика средней дальности, км.



7. Новые возможности для РЖД при увеличении объема продаж через ЭТП ГП

Доходы

- Часть маржи операторов переходит к РЖД

Административный контроль

- Размещение вагонов на площадке в обязательном порядке неизбежно приведет к выставлению различных условий со стороны администрации площадки, как пример - не выставлять претензии за просрочку доставки, не критиковать публично перевозчика, не обращаться в ФАС России

Злоупотребления

- На ЭТП ГП не предусмотрен механизм проверки обоснованности распределения заказов по операторам. Поскольку площадка не обеспечивает прозрачность для владельцев вагонов, то сложно будет понять насколько независима администрация площадки выбирает поставщиков вагонов для выполнения того или иного заказа

Нарушение режима коммерческой тайны.

- Сбор точной информации об уровне доходов операторов как по конкретным направлениям перевозки, так и в общем.

8. Последствия передачи функции управления

Последствия передачи функции управления вагонным парком к перевозчику через площадку или иным путем – по агентской схеме, путем создания «спецпарка».

1. Прекращение инвестиций в вагонный парк

2. Постепенное сокращение вагонного парка

3. Дефицит вагонного парка

4. Рост цен на предоставление вагонов

5. Ухудшение качества транспортного обслуживания грузоотправителей

6. Сокращение объемов реализации продукции и услуг иными предприятиями отрасли – вагоностроительными заводами, производителями деталей к вагонам, вагоноремонтными организациями



АССОЦИАЦИЯ ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА (А ОЖДПС)

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

- www.npogdps.com
- Тел/Факс: +7 (4725) 23 37 69
- E-mail: sekretar-npogdps@yandex.ru

