



Грузовые перевозки

О проблемах оценки профицита вагонного парка

Ф.И. ХУСАИНОВ,
к.э.н., эксперт Института
экономики и регулирования
инфраструктурных отраслей
НИУ ВШЭ

Тема профицита вагонов на сети РЖД активно обсуждается в отрасли уже не первый год. Соответственно, не первый год идет и обсуждение методики, которая позволила бы осуществить корректную оценку профицита или дефицита парка грузовых вагонов. Обсуждение методики происходило на различных площадках, в том числе на заседании рабочей группы Экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС России* в 2013-2014 гг. [1; 2]. Затем, уже с 2016 по 2023 г., с разной степенью активности велась совместная работа заинтересованных лиц, в том числе с участием ОАО «РЖД» и СОЖТ по формированию более-менее консенсусной методики [3].

Промежуточным результатом проведенной работы стала публикация в конце октября 2023 г. на сайте Росжелдора документа под названием

Например, на заседании рабочей группы Экспертного совета по железнодорожному транспорту ФАС России от 26 марта 2014 г.: https://f-husainov.narod.ru/fas_doklad26032014.pdf. Кроме того, один из вариантов методики [1; 2] был рекомендован тогда ФАС России (см. Протокол заседания Экспертного совета по железнодорожному транспорту ФАС России от 5 августа 2014 г. № 7).

«Методические рекомендации по расчету потребного парка грузовых вагонов» [4]. Указанные методические рекомендации будут апробироваться до 31 декабря 2024 г. с целью последующего обсуждения полученных результатов, о чем сказано как в самом тексте документа (п. 10), так и в информационном сообщении на официальном сайте Росжелдора*.

Здесь необходимо сразу, во избежание путаницы, сделать оговорку, что существуют два принципиально разных подхода к оценке баланса парка вагонов. Один заключается в том, что рассчитывается потребный парк, который необходим для некоторого объема погрузки, предъявляемого грузоотправителями. Именно этот подход реализован в указанных методических рекомендациях. Емкости инфраструктуры в этом случае в расчетах не учитываются. Грубо говоря, смысл этого подхода в том, чтобы понять, сколько вагонов нужно для полного обеспечения спроса на перевозки, который предъявляет экономика. Существует и другой подход, в рамках которого рассчитывается парк, который принято называть «технологически допустимым» с точки зрения существующих емкостей инфраструктуры (пример такого подхода см., например, в методике, описанной в работах исследователей из ИЭРТ А.А. Кравченко и Д.А. Ходыкина [5; 6]). Подход методики ИЭРТ основан не на том, сколько вагонов нужно рынку (экономике), а на том, сколько вагонов может эффективно «переварить» транспортная система с учетом инфраструктурных и технологических ограничений**. Можно сказать, что первый подход – экономический (сколько нужно вагонов, чтобы перевезти предъявляемый груз), а второй – технологический (сколько при существующих мощностях и типе организации работ мы можем пропустить вагонов, не вызывая слишком сильных затруднений в движении). Второй подход рассматривает транспортную систему статичной – мощности инфраструктуры как бы заданы экзогенно и неизменны. Первый подход, напротив, подразумевает, что не спрос должен *ужаться* до возможностей инфраструктуры, а инфраструктура (и технологии!) должны развиваться вслед за спросом и потребностями в перевозках.

Но в методических рекомендациях, опубликованных Росжелдором, факторы, связанные с емкостью инфраструктуры, напрямую не учтены, поэтому далее в настоящей статье речь будет идти лишь о балансе парка согласно первому подходу***.

* URL: <https://rlw.gov.ru/news/document/17180>

** Здесь необходимо отметить, что инфраструктурные ограничения – это не только непосредственные ограничения пропускных и провозных способностей перегонов и участков железнодорожной сети, связанные с недостатком путевого развития перегонов. На пропускную способность, помимо этого, влияют станционные устройства, развитие горловин станций, приемо-отправочных путей, системы тягового электроснабжения (на электрифицированных участках), тип графика движения поездов, работа пунктов технического осмотра (ПТО) на станциях и др.

*** В методических рекомендациях влияние дефицита пропускных и провозных способностей инфраструктуры *напрямую* не учтено, однако *отчасти* учтено через величину показателя

Применение Методических рекомендаций по расчету потребного парка грузовых вагонов позволяет получить несколько результатов, из которых три самых важных – это *потребный парк* грузовых вагонов (N_n), *наличный парк* (N_n) и *баланс парка* (B).

Для начала вспомним, что такое вообще в теории баланс парка.

Нет ничего практичнее хорошей теории

Под балансом понимают разницу между наличным (N_n) и потребным (N_n) парками; если эта разница положительна, то говорят о профиците парка, если отрицательна – то о дефиците.

$$B = N_n - N_n . \quad (1)$$

Потребный парк, в свою очередь, является функцией двух переменных – погрузки и оборота вагона.

В самом простом случае это просто произведение погрузки на оборот вагона. Более «тонкие» и сложные методики используют еще дополнительные коэффициенты, например коэффициент резерва, учитывающий колебания этих двух показателей и предусматривающий резерв парка для освоения погрузки в периоды пиковых значений потребного парка. Впрочем, эти колебания могут быть учтены как с помощью различных коэффициентов, применяемых к расчетной величине потребного парка (коэффициент неравномерности, коэффициент резерва и т.п), так и другими способами, например путем использования не средних, а пиковых показателей погрузки и оборота вагона. В последнем случае коэффициент неравномерности как бы уже «зашит» внутри соответствующих показателей погрузки и оборота вагона.

Таким образом, в самом простом случае потребный парк определяется по базовой формуле:

$$N_n = U_{\text{погр}} * \Theta_g , \quad (2)$$

где $U_{\text{погр}}$ – среднесуточная погрузка (в ваг./сут.);

Θ_g – оборот вагона (в сут.).

оборота вагона рабочего парка. Дело в том, что при снижении пропускных способностей инфраструктуры ухудшается маневренность сети и оборот вагона увеличивается (замедляется). Соответственно, это замедление оборота вагона ведет к росту потребного парка при том же уровне погрузки. Таким образом, в величине потребного парка *отчасти* учитывается ситуация с пропускными и провозными способностями инфраструктуры, складывающаяся на сети железных дорог в те периоды, для которых производится расчет.

Опубликованные методические рекомендации предусматривают подобный расчет на краткосрочную перспективу (ближайший год по месяцам) и среднесрочную (на три года без разбивки по месяцам – лишь среднегодовой показатель).

При этом для среднегодового показателя в качестве погрузки используется прогноз показателя для **месяца максимальной погрузки**, а вот для оборота вагона – здесь все немного сложнее.

Здесь снова необходимо сделать небольшое отступление от собственно Методических рекомендаций по расчету потребного парка грузовых вагонов к некоторым более общим вопросам использования показателя оборота вагона в подобного рода методиках.

Вообще говоря, можно использовать два варианта оборота вагона одновременно – среднегодовой (среднее арифметическое из показателей 12 месяцев) и максимальный.

И применяться этот подход должен для расчета по всем родам подвижного состава. В этом случае и для парка в целом, и для каждого рода подвижного состава получались бы значения профицита (или дефицита):

(а) в среднем за год и

(б) в месяцы пиковых значений соответствующего показателя.

И разброс этих двух значений – (а) и (б) давал бы некоторую «вилку», внутри которой находилась бы зона значений профицита (дефицита).

Первый вариант (со средним оборотом вагона) отвечал бы на вопросы, каков потребный парк и каков баланс в среднем по году, а второй (с максимальным оборотом) – на вопрос, каким должен быть потребный парк, чтобы даже в месяцы пиковых значений вагонов всем хватило.

Поясним отличия между средним и максимальным оборотами с помощью рисунка.

Как видно из графика, в течение 2022 г. при среднем значении оборота вагона 18,1 сут. в шести месяцах из двенадцати он был фактически выше среднего, а в других шести месяцах – ниже среднего. В 2023 году в семи месяцах оборот был выше среднего, а в пяти – ниже. Что это означает с точки зрения практического применения методики? Это означает, что при подобном упрощении и применении среднего оборота вагона вместо максимального **примерно в половине месяцев в году методика может показывать профицит при фактическом дефиците**. Например, вы посчитали, что профицит составляет 5%, но колебания оборота на 7% (отношение максимального значения оборота к среднему в 2022 г.) «съедают» и разницу, и мы получаем фактический 2%-ный дефицит при формальном среднегодовом показателе профицита в 5%.

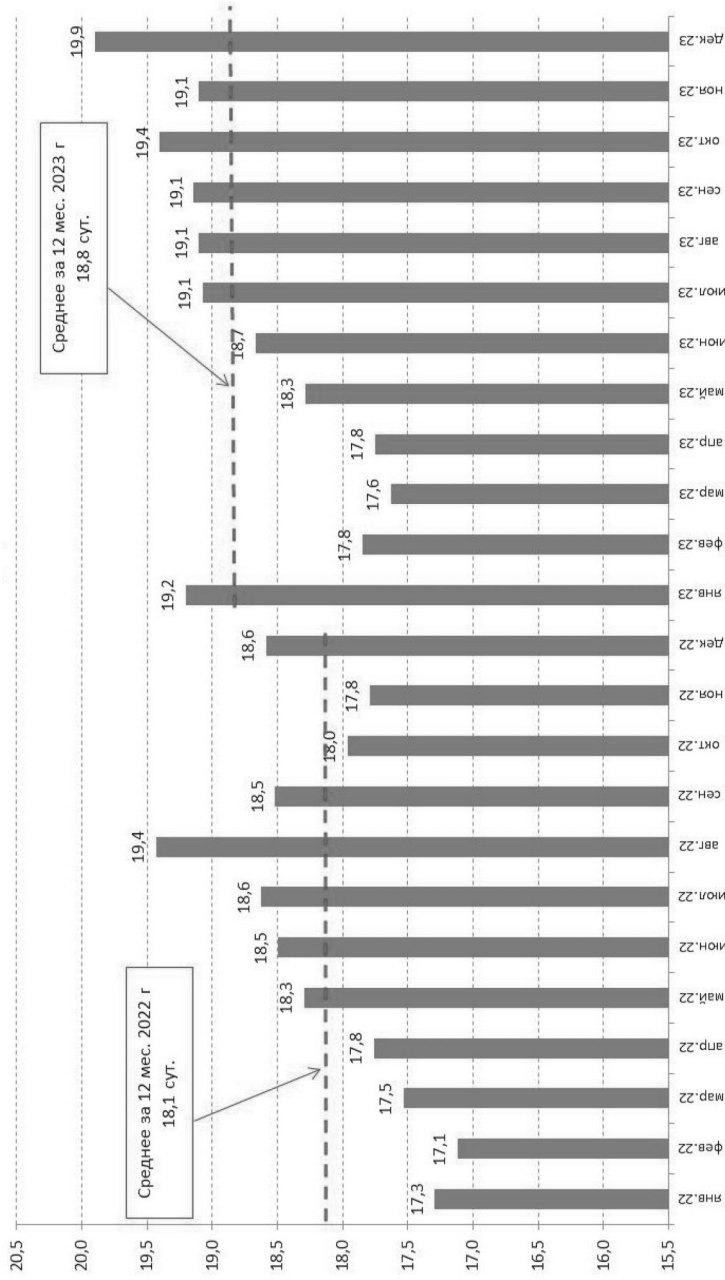


Рисунок. Динамика оборота вагона рабочего парка на сети РЖД в 2022-2023 гг.*

Источник: отчеты ф. 9д-5, публикуемые в разделе «Раскрытие информации» на сайте ОАО «РЖД».

* Данные за июль, август и сентябрь 2023 г. на рисунке выглядят неодинаковыми, хотя значения при округлении до одного знака после запятой выглядят тождественными (19,1 сут.). Это связано с тем, что фактически эти значения показателя оборота вагона (при двух знаках после запятой) неодинаковы и составляют в июле 19,07 сут., в августе – 19,10 сут., в сентябре – 19,14 сут.

По итогам обсуждения разных вариантов было принято предложение ОАО «РЖД»: в Методических рекомендациях по расчету потребного парка грузовых вагонов для одних родов вагонов использовать среднее значение оборота вагона (их условно назвали круглогодичными, подразумевая, что в течение года колебания оборота вагона не слишком сильны), а для других (где сезонные изменения оборота вагона предположительно сильнее) – максимальное. В таблице 1 «Методических рекомендаций...» перечислены рода вагонов с присвоением им категорий (сезонный, круглогодичный), а в п. 12 оговорено, в каких случаях какой вариант оборота вагона используется.

Однако практическая реализация расчетов по формуле (2) породила ряд проблем.

Во-первых, оказалось, что при формировании прогноза погрузки на среднесрочную перспективу ОАО «РЖД» формирует среднегодовой показатель погрузки (вагонов в сутки), а не средние для каждого месяца, следовательно неравномерность погрузки в этом случае не учитывается. В результате, притом что в методических рекомендациях указано, что используется показатель месяца максимальной погрузки, фактически вместо него используется усреднение по году. Превышение максимальной погрузки над средней в целом по всей погрузке составило, например, в 2023 г. 4%, а по полувагонам чуть более 6%, по цистернам чуть более 5%. (Любопытно, что коэффициент неравномерности погрузки в последние 10 лет существенно ниже, чем в 2005-2009 гг., подробнее о роли неравномерности в работе железных дорог см., например, в: [7; 8; 9]).

Таким образом, фактически этот недоучет неравномерности эквивалентен недоучету потребного парка только по полувагонам в размере 30-31 тыс. ед./сут. И, соответственно, при недоучете потребного парка на 30-31 тыс. ед. на эту величину формально увеличивается профицит. То есть просто неточный учет неравномерности дает нам 30 тыс. «лишних» полувагонов и 10-11 тыс. «лишних» цистерн (по остальным родам подвижного состава эта величина ниже), которые на самом деле не являются лишними, а являются тем демпфером, который гасит сезонные колебания потребности в парке.

А во-вторых, вопрос о том, какой оборот вагона корректно использовать в этой формуле, оказался не так уж прост и однозначен и породил огромное количество дискуссий среди участников рынка. Дискуссий, касающихся не только величины оборота, но и вопросов технологии работы ряда грузоотправителей, вынужденных использовать вагоны (в частности, это актуально для цистерн) как «склад на колесах», демфирующий колебания погрузки и приводящий к тому, что «очистка» величины парка от так называемых «долго простаивающих» вагонов перестала восприниматься как корректная. То, что при формальном подходе казалось избыточным простым, оказалось, зачастую является частью технологии предприятий-грузоотправителей. Соответственно, эту величину не только нельзя беспрепятственно снизить, но и еще нельзя не учитывать ее значение в бесперебойной работе предприятий грузовладельцев. А когда это стало понятно,

то очевидным стало и то, что сам метод «очистки» оборота от влияния долго простаивающих вагонов нуждается в серьезном пересмотре.

Таким образом, желание упростить методические подходы к теории, не использовать (в полной мере) показатели, учитывающие неравномерность, привело к серьезному недоучету важнейших факторов, влияющих на оценку потребного парка.

Оборот вагона не так прост, как кажется

Еще один любопытный вопрос – это вопрос о том, какой оборот вагона использовать в формуле (2) для расчета потребного парка.

Вообще, существует множество теоретических подходов к ответу на этот вопрос.

Самый простой: необходимо использовать фактический оборот вагона. В этом случае используется каноническая объемная формула оборота вагона: рабочий парк по сети РЖД делится на работу, где под работой понимается сумма погрузки и приема груженых вагонов:

$$\Theta_{\text{в}} = \frac{R_{\text{ржд}}}{U_{\text{погр}} + U_{\text{пр.зр}}}, \quad (3)$$

где $R_{\text{ржд}}$ – среднесуточное наличие рабочего парка на инфраструктуре ОАО «РЖД» (ваг./сут.);

$U_{\text{погр}}$ – погрузка грузов (на всех станциях инфраструктуры ОАО «РЖД») (ваг./сут.);

$U_{\text{пр.зр}}$ – среднесуточное количество груженых вагонов, принятых ОАО «РЖД» по межгосударственным стыковым пунктам (ваг./сут.).

Другой подход заключается в том, что необходимо использовать показатель оборота вагона, очищенный от влияния так называемых «долго простаивающих вагонов». В этом случае из числителя объемной формулы оборота вагона – из величины рабочего парка вычитается величина парка вагонов, простаивающих без грузовых операций на протяжении, например, 30 сут., либо каким-то иным способом определенная величина вагонов, которые в некоторой перспективе формально исключены из перевозочного процесса, например находятся в отстое, либо обе эти величины).

Третий подход заключается в том, что нужно использовать так называемый «эталонный оборот вагона» (т.е. такой показатель оборота, который складывался при примерно том же уровне погрузки, но в периоды с иным уровнем загрузки инфраструктуры и, соответственно, иных скоростей).

Четвертый подход заключается в том, что нужно использовать обычный оборот вагона, как в первом подходе, но очистить его от влияния транзитного парка

(то есть вычесть из числителя объемной формулы оборота вагона рабочий парк вагонов, следующих транзитом, и одновременно – из знаменателя – прием груженых вагонов, следующих транзитом). Существует и ряд более методологически «тонких» альтернатив.

В пользу каждого из этих подходов есть свои аргументы.

Отметим лишь, что в итоге было принято решение: пока (до конца 2024 г.) в рамках методических рекомендаций очищать оборот вагона от влияния транзита, порожних вагонов, находящихся на путях общего пользования в отстое, и от порожних вагонов, находящихся на путях необщего пользования без грузовых операций более 30 сут.

В итоге формула приняла следующий вид:

$$\Theta_e = \frac{R_{ржд} - R_{ржд\ тр} - R_{пор\ отст} - R_{пмп\ св.тех.вр.}}{U_{позр} + (U_{пр.зр.РЖД} - U_{пр.зр.тр.РЖД})}, \quad (4)$$

где $R_{ржд}$ – среднесуточное наличие рабочего парка на инфраструктуре ОАО «РЖД» (ваг.);

$R_{ржд\ тр}$ – среднесуточное наличие в рабочем парке вагонов, принятых ОАО «РЖД» по межгосударственным стыковым пунктам, следующих транзитом по инфраструктуре ОАО «РЖД» (ваг.);

$R_{пор\ отст}$ – среднесуточное наличие порожних вагонов, находящихся в отстое на железнодорожных станциях инфраструктуры общего пользования по договору на оказание услуг по согласованному с ОАО «РЖД» нахождению порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса), на станциях перемещения и в пути следования к ним (ваг.);

$R_{пмп\ св.тех.вр.}$ – среднесуточное наличие порожних вагонов, находящихся на путях необщего пользования без грузовых операций более 30 сут. (ваг.);

$U_{позр}$ – погрузка грузов (на всех станциях инфраструктуры ОАО «РЖД») (ваг./сут.);

$U_{пр.зр.РЖД}$ – среднесуточное количество груженых вагонов, принятых ОАО «РЖД» по межгосударственным стыковым пунктам (ваг./сут.);

$U_{пр.зр.тр.РЖД}$ – среднесуточное количество груженых вагонов, принятых ОАО «РЖД» по межгосударственным стыковым пунктам, следующих транзитом по инфраструктуре ОАО «РЖД» (ваг./сут.).

А для того, чтобы не путать получившийся в этом случае показатель с оборотом вагона, он был назван в тексте методических рекомендаций *«оборотом грузового вагона, без учета подвижного состава, следующего транзитом, и без учета подвижного состава, не участвующего в перевозочном процессе»*.

Более того, в тексте методических рекомендаций даже была сделана специальная сноска, которая подчеркивала, что оборот вагона, полученный по этой формуле (в методических рекомендациях она имеет номер 1.2), используемой для оценки потребного парка в указанных методических рекомендациях, отличается от показателя оборота вагона, публикуемого в отчетах ОАО «РЖД» и на официальном сайте ОАО «РЖД».

Таким образом, оборот вагона из методических рекомендаций хотя и обозначается привычным $\Theta_{в}$, тем не менее не совпадает с обычным показателем оборота вагона.

Специально делаем акцент на этом моменте, для того чтобы те читатели, которые самостоятельно будут рассчитывать оборот вагона по формулам, приведенным в методических рекомендациях, не удивлялись отличию соответствующих показателей.

Почему важно понимать различия между канонической формулой и той, что используется в «Методических рекомендациях...»?

Эти отличия важны для итогового результата, поскольку разница величин оборота вагона всего на одни сутки дает только по парку полувагонов дополнительную потребность в 30 тыс. вагонов в сутки, а при расчете по парку в целом – от 50 до 60 тыс. вагонов в сутки (этот пример будет разобран ниже).

Коварные допущения

Вообще, обсуждая различные методические подходы к оценке баланса парков, чем больше мы погружаемся в детали, тем более очевидным становится зыбкость полученных результатов.

Нужно понимать, что это свойство многих методик и многих иных аналитических инструментов, а не только этой конкретной методики.

По множеству из элементов, используемых в методике, возможны разные подходы и разные представления об их корректности.

И это касается не только методики расчета потребного парка, но и даже такого, на первый взгляд совершенно однозначного элемента, как наличный парк.

Например, могут существовать разные подходы к тому, как учитывать в наличном парке вагоны принадлежности стран СНГ на территории России, как корректно делать прогноз поступления новых вагонов на сеть (это важно для прогноза величины наличного парка на предстоящие годы) и т.д.

По многим подобным пунктам не существует строго «научного» ответа, а есть лишь компромиссный конвенциональный ответ – участники обсуждения

не говорят, что такой-то тезис является истинным, но согласились, что пришли к компромиссу считать такой-то тезис условной рабочей истиной в первом приближении.

В результате ответ на вопрос: можно ли сформировать консенсусную, удовлетворяющую всех оценку профицита вагонного парка? – уже не кажется таким очевидным.

Пример рассмотрения четырех альтернативных методик, отличающихся небольшими допущениями, и их тестирование на основе регрессионно-корреляционного анализа (по данным за 2019-2020 гг.) предложены, в частности, в нашей статье [10] в журнале «Экономика железных дорог» (№ 1, 2021 г.). Из рассмотренных в указанной работе примеров видно, что несколько близких по смыслу методик оценки профицита, отличающихся лишь небольшими допущениями, будут давать совершенно разные значения этого параметра и даже совершенно разные значения степени тесноты корреляционных связей между некоторыми параметрами, которые, как предполагается, тесно связаны с уровнем профицита (например с динамикой ставки аренды) даже при близкой динамике.

Проиллюстрирую степень влияния этих допущений на итоговый результат с помощью двух примеров. Первый пример иллюстрирует влияние показателя на величину наличного парка, а второй – на величину потребного парка.

Пример 1

При определении наличного парка, являющегося погрузочным ресурсом для заданного объема погрузки, обычно исходят из следующей логики: к рабочему парку российских вагонов, находящихся в стране, прибавляют вагоны стран СНГ, находящиеся в России, и вычитают российские вагоны, находящиеся в СНГ. Но проблема заключается в том, что не все вагоны стран СНГ участвуют в погрузке на сети РЖД. И тут возникает такая дилемма: какой показатель должен быть слагаемым в формуле: потенциально возможный погрузочный ресурс или тот, что по факту является погрузочным ресурсом, по данным статистики предшествующих периодов? В защиту как первого, так и второго вариантов есть свои аргументы. Очень упрощенно их можно объяснить с помощью такого примера: представьте, что через деревню проходит две электрички в день, но первая открывает свои двери, и люди могут в нее зайти, а вторая останавливается, стоит и затем едет дальше, не открыв дверей. Какой будет транспортная обеспеченность такой деревни? С одной стороны, потенциально это две электрички, но с другой – по факту пассажиры могут сесть только в одну. Та же ситуация с вагонами СНГ на территории России – теоретически они все могут быть погружены в попутную сторону при выполнении некоторых условий и получении некоторого набора разрешений (согласий), но на практике погруженной оказывается очень небольшая их часть (в разные годы от 0,5 до 5% этого парка). Например, в 2019-2020 гг. полувагонов СНГ на территории России могло находиться (в среднесуточном исчислении) от 30 до 38 тыс. единиц, а погружено могло быть от 50 до 500 вагонов в сутки (средний показатель для 2019 г.

немногим менее 400 полувагонов в сутки, средний показатель для 2020 г. чуть более 100 полувагонов в сутки).

Таким образом, только одно это допущение в зависимости от того, принять его или не принять, мгновенно изменяло результирующую величину наличного парка более чем на 30 тыс. вагонов.

Пример 2

При определении требуемого парка важнейшим фактором становится оборот вагона. Часть проблем, связанных с использованием оборота вагона, мы рассмотрели выше. Но выбором между использованием среднего и максимального показателей проблемы использования оборота вагона не исчерпываются.

Часть экспертов используют классический, олдскульный оборот вагона. Часть из них используют оборот, очищенный от влияния так называемых «долгопростаивающих»* вагонов (отдельный вопрос: какие вагоны и после скольких суток без грузовых операций считать «долгопростаивающими» – дольше 10 суток, 30, 50?). Два этих показателя оборота вагона – очищенный и не очищенный – могут отличаться на одни сутки. А что такое одни сутки в этом контексте? Увеличение оборота полувагона на одни сутки для существующего парка полувагонов дает увеличение требуемого парка полувагонов на величину около 30 тыс. единиц, а увеличение оборота вагона в целом (по всем родам подвижного состава) на одни сутки увеличивает требуемый парк для всего парка в целом на 50-60 тыс. единиц.

Таким образом, профицит в 30 тыс. вагонов и дефицит в 30 тыс. вагонов отличаются друг от друга всего на одно, причем совершенно неочевидное допущение о необходимости очистки оборота вагона от долгопростаивающих вагонов.

Эти два примера показывают, как радикально меняется картина в зависимости от, казалось бы, совершенно незначительных допущений. Каждый раз, когда мы слышим в СМИ выражение о некотором количестве «излишних» вагонов, мы должны держать в голове эту мысль.

В том числе поэтому отношение к теме профицита совершенно различно не только у разных групп участников рынка, но и даже у разных компаний, каждая из которых может осуществлять расчет баланса парка немного по-своему.

Кроме того, иногда путают два совершенно разных показателя – собственно *профицит* (т.е. разницу между требуемым и наличным парками)

* Термин «долгопростаивающие вагоны» используется, например, в распоряжении ОАО «РЖД» от 26 июля 2007 г. № 1399-р.

и *долгопростаивающие* (т.е. простаивающие без операций сколько-то суток), используя значение последнего показателя, но называя его именем первого. А ставить знак равенства между двумя этими понятиями – совершенно неправильно.

Иногда оказывается, что, называя избыточными все вагоны, которые простаивают без грузовых операций какое-то время, ОАО «РЖД» совершит важную ошибку – полагаясь на данные информационных систем, оно может неверно оценить статус (состояние) вагона.

Таким образом, не только чисто методологические проблемы (какая формула правильная?, какой элемент мы должны использовать?) мешают решить эту задачу, но и, даже если бы все согласилось с общей формулой, вопрос о статусе соответствующих вагонов (а он точно вне процесса перевозки?) тоже оказывается чрезвычайно спорным. Одна сторона говорит, что вагоны лишние, потому что долго стоят, а другая считает, что они не лишние, они никуда не едут, просто потому, что вы не принимаете из-за отсутствия, например, локомотивов или других причин, и формально в ваших информационных системах они кажутся лишними, но фактически таковыми не являются.

Каким должен быть рынок?

Теперь мы переходим к последнему вопросу этой статьи: 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 для того, чтобы обеспечить все заявки), а есть «лишние» вагоны. Напомним сделанную в начале статьи оговорку, что здесь мы отвлекаемся от роли инфраструктуры как ограничителя величины парка, рассматривая пока именно «грузовую составляющую».

Часть экспертов считают, что при заданном объеме погрузки и заданном обороте есть какое-то количество вагонов, больше которого уже «не нужно». 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.

Здесь стоит вспомнить великого венгерского экономиста Яноша Корнаи. Он показал, что оптимальное состояние рынка (с точки зрения потребителей) наступает тогда, когда предложение превышает спрос. Рыночная экономика – это экономика избытка, экономика профицита. В книге «Размышления о капитализме» Я. Корнаи сформулировал эту идею так: «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» [11].

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.

Таким образом, представление о том, что рынок нужно отрегулировать на основе какой-то общей для всех «методики баланса парка вагонов» и запретить компаниям покупать вагоны на свой страх и риск, то первыми пострадавшими от таких действий будут именно грузоотправители. То есть в этом случае потребители проигрывают.

Таким образом, абстрактные (на первый взгляд) и теоретические дискуссии могут иметь вполне конкретные последствия для качества транспортного обслуживания грузовладельцев железнодорожной отрасли.

Впрочем, самое важное в дискуссии о профиците вагонных парков состоит не только в том, как правильно посчитать профицит, но в том, можно ли на основании таких расчетов принимать какие-либо регуляторные решения? Если из приведенного анализа очевидно, что итоговая величина профицита (дефицита) так сильно колеблется в зависимости от множества допущений (и, следовательно, ее невозможно рассчитать строго и безупречно корректно), то тем более было бы странно допустить возможность регуляторных решений на такой основе.

В итоге, в п. 4 методических рекомендаций прямо указано: «Настоящие Методические рекомендации и результаты расчетов, сделанные на их основе, не могут служить основанием для принятия регуляторных решений, в том числе применительно к регулированию величины парка вагонов».

По этой причине после разработки того или иного варианта методики необходимо тестировать полученные результаты с целью оценить качество соответствующей методики.

Кроме того, необходимо добиться того, чтобы результаты, полученные расчетным путем для рядов ретроспективных данных, не противоречили ощущениям участников рынка: ведь если методика показывает рост профицита для какого-то периода, а участники рынка ощущали в этот период дефицит или наоборот,

то результаты методики и при прогнозировании на будущие периоды не вызовут доверия.

Библиографический список

1. Хусаинов Ф.И. Новый методический подход к оценке профицита/дефицита подвижного состава / Ф.И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. – 2014. – № 10. – С. 3–9.
2. Хусаинов Ф.И. Методика оценки профицита/дефицита грузовых вагонов / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2014. – № 10. – С. 54–62.
3. Хусаинов Ф.И. К дискуссии о профиците вагонного парка / Ф.И. Хусаинов // Концептуальные проблемы экономики и управления на транспорте: взгляд в будущее: труды международной научно-практической конференции (г. Москва, Институт экономики и финансов, Российский университет транспорта (МИИТ), 19 октября 2023 г.). – М.: Дашков и К°, 2023. – С. 326–329.
4. Методические рекомендации по расчету потребного парка грузовых вагонов (согласованы ОАО «РЖД» и СОЖТ) // Опубликовано на сайте Росжелдора 25.10.2023.– URL: <https://rlw.gov.ru/33?did=17181> (дата обращения: 01.08.2024).
5. Кравченко А.А. Влияние избыточных вагонных парков на эффективность и результативность работы железнодорожной сети / А.А. Кравченко // Бюллетень ученого совета АО «ИЭРТ» за 2022 год. – М.: ИЭРТ, 2023. – Вып. 8. – Т. 2. – С. 59–71.
6. Ходыкин Д.А. Поструйное управление – инструмент выявления профицита парка грузовых вагонов / Д.А. Ходыкин // Экономика железных дорог. – 2024. – № 5. – С. 47–53.
7. Мачерет Д.А. Экономическое значение долгосрочных изменений структуры и неравномерности грузовых железнодорожных перевозок / Д.А. Мачерет, А.Д. Разуваев, А.Ю. Ледней // Экономика железных дорог. – 2022. – № 4. – С. 15–30.
8. Мачерет Д.А. Влияние сезонной неравномерности перевозок на эффективность транспортной инфраструктуры / Д.А. Мачерет, А.Ю. Ледней // Транспорт Российской Федерации. – 2019. – № 6. – С. 4–9.
9. Мачерет Д.А. Изменение неравномерности перевозок и загрузки инфраструктуры на железнодорожном транспорте в условиях экономической трансформации / Д.А. Мачерет, А.Д. Разуваев, А.Ю. Ледней // Экономика железных дорог. – 2024. – № 3. – С. 13–26.
10. Хусаинов Ф.И. Оценка вариантов методики определения баланса парка полувагонов с помощью регрессионно-корреляционного анализа / Ф.И. Хусаинов //

Экономика железных дорог. – 2021. – № 1. – С. 59–66. – URL: <https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/438931270.pdf> (дата обращения: 29.07.2024).

11. Корнаи Я. Размышления о капитализме / Я. Корнаи. – М.: Изд-во Института Гайдара, 2012. – 352 с.

Ключевые слова: парк грузовых вагонов, железнодорожные грузовые перевозки, потребный парк вагонов, наличный парк вагонов, оборот вагона рабочего парка

К сведению**На пригородные маршруты в Алтайском крае вышли 5 новых пассажирских вагонов**

ОАО «РЖД» продолжает обновление парка пригородных пассажирских вагонов в Алтайском крае. 16 июля на перроне железнодорожного вокзала Барнаул перед первым рейсом состоялась презентация нового подвижного состава для пассажиров, представителей Министерства транспорта Алтайского края и журналистов.

В этот день 5 современных вагонов на локомотивной тяге были включены в состав пригородных поездов, курсирующих по направлениям Барнаул — Славгород, Барнаул – Ребриха, Барнаул – Алейская, Барнаул – Рубцовск. Еще один поступивший на днях вагон находится в стадии оформления и в ближайшие дни также выйдет в рейс.

Новые вагоны, изготовленные ОАО «Тверской вагоностроительный завод», оборудованы кондиционерами, системой обеззараживания воздуха, экологически чистыми туалетными комплексами, камерами видеонаблюдения и пожарной сигнализацией. В каждом вагоне для пассажиров предусмотрены персональные розетки и USB-разъемы. Срок службы вагонов – 40 лет.

Инвестиции ОАО «РЖД» на приобретение нового подвижного состава превысили 380 млн рублей.