

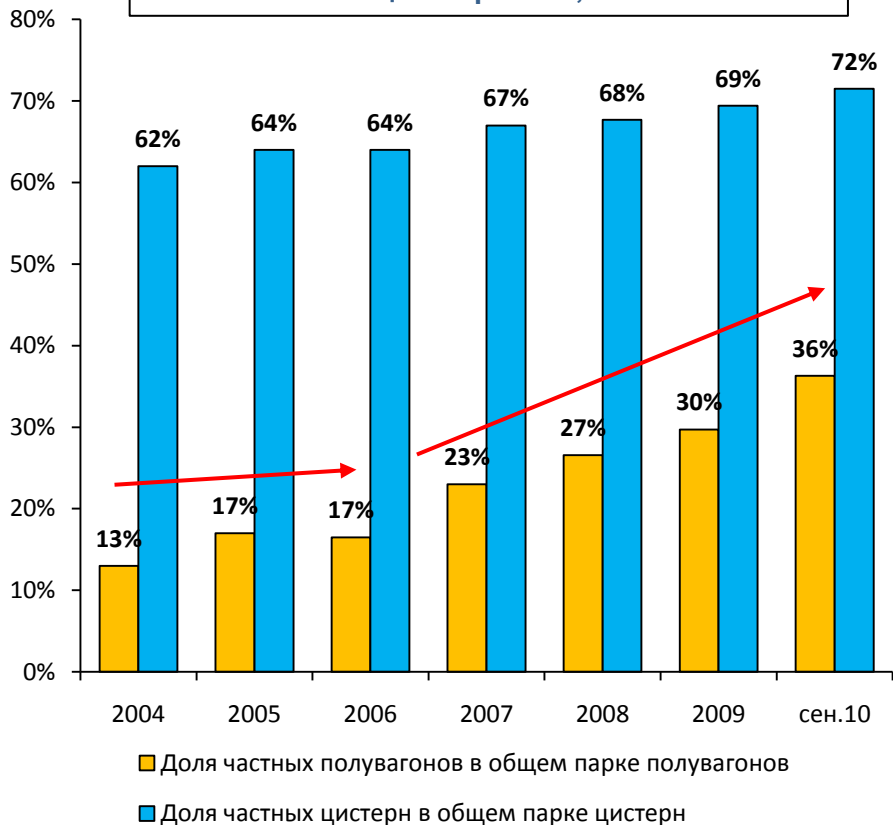
**Влияние процесса реформирования
железнодорожного транспорта на потребный
парк полувагонов в отрасли**

**Куротченко И.В.
Институт проблем естественных монополий
www.ipem.ru**

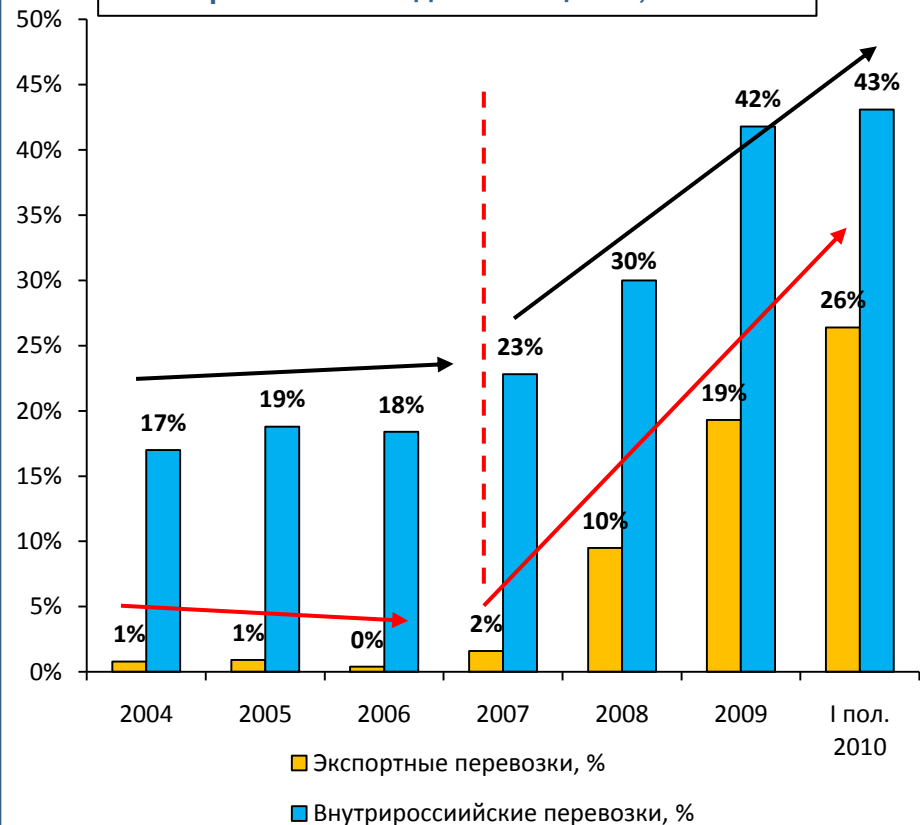


Привлекательность перевозок в частном парке зависит от проводимой тарифной политики

Доля частных цистерн и полувагонов в общем парке РФ, в %



Доля перевозок угля в частных вагонах в различных видах сообщения, в %



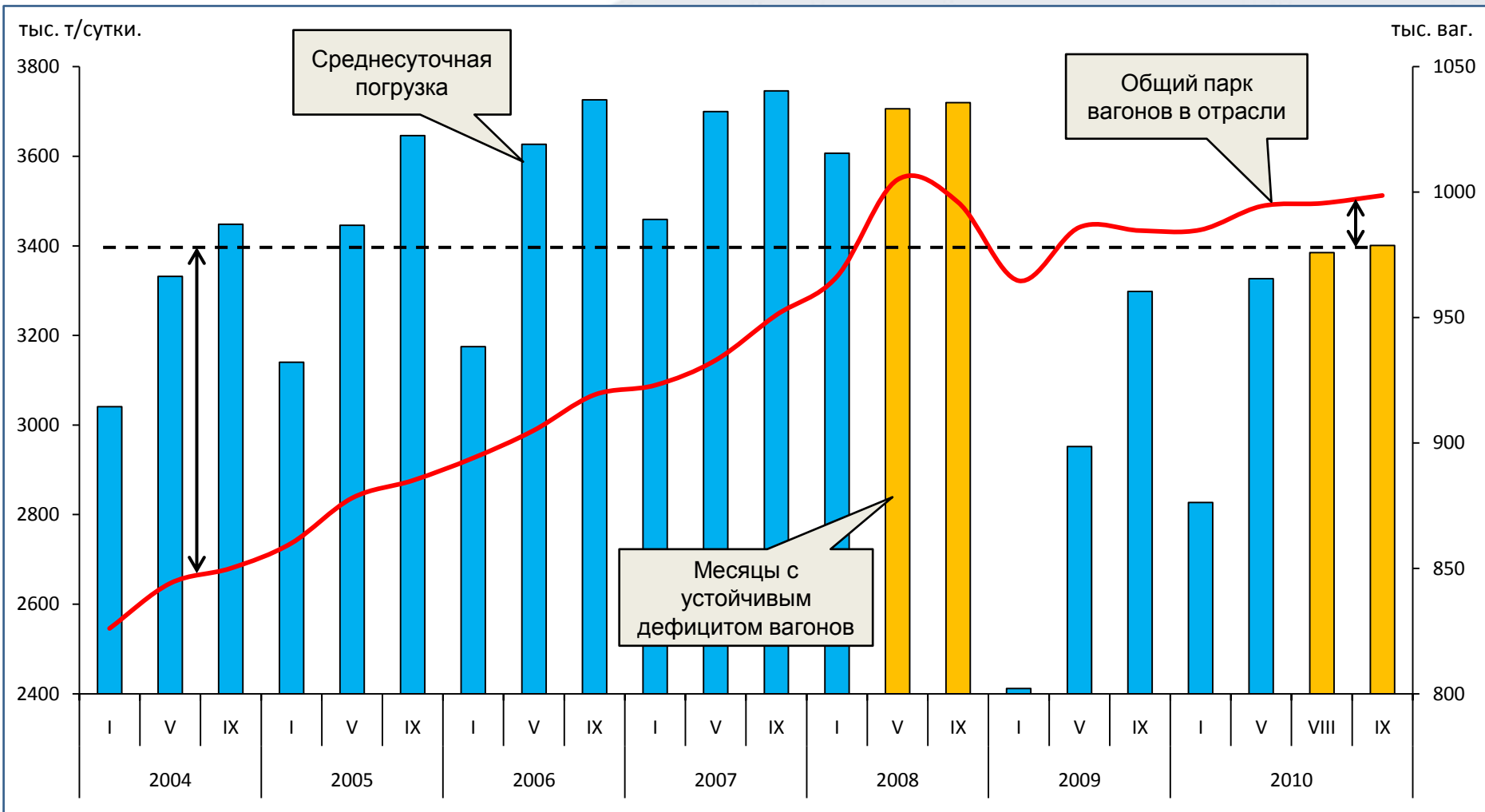
С 1 января 2006 года произошла унификация тарифов при перевозках угля во всех видах сообщения

В 2007 году ФСТ была проведена различная индексация тарифных схем, а с учетом поправочных коэффициентов доход на вагон при перевозках угля вырос на десятки процентов

С 2007 года стала активно расти доля перевозок угля в частных вагонах, как и доля частных полувагонов в общем парке полувагонов



В нынешних условиях для освоения сопоставимых объемов среднесуточной погрузки необходим гораздо больший парк



Среднесуточная погрузка в сентябре - октябре 2010 году находится на уровне погрузки 2004 года

Парк 2004 г. составлял 845-850 тыс. вагонов при этом дефицит вагонов **отсутствовал**

Парк в сентябре- октябре 2010 года – 1 млн вагонов при этом **ощущается его дефицит!**



На объем потребного парка вагонов в отрасли все большее влияние оказывает эффективность использования подвижного состава, которая с каждым годом снижается

Изменение принципов управления частным вагонным парком на принципе максимума доходности в ущерб технологическим показателям работы подвижного состава сделало весьма затруднительным прогноз истинного потребного парка в отрасли только лишь по показателям **погрузки и дальности перевозок**





Управление вагонным парком на принципе максимума доходности приводит к массовому встречному перемещению однотипного подвижного состава

Перевозки в условиях полностью инвентарного парка

Полное отсутствие встречного порожнего пробега

121 тыс. частных порожних полувагонов

Междорожный стык



Перевозки в условиях полностью частного парка

Суммарно передано в 2009 году по стыкам Мариинск и Междуреченск:

71 тыс. частных порожних полувагонов

192 тыс. частных порожних полувагонов

Междорожный стык



Источник: Институт народнохозяйственного прогнозирования

Принцип управления инвентарным парком – достижение наилучших технологических показателей работы подвижного состава

Принцип управления частным парком - извлечение максимума дохода от перевозок, покрывающего возможные издержки от перепробега вагонов

Встречные вагонопотоки увеличивают время нахождения вагона в пути следования, а значит увеличивают его оборот и снижают производительность



Отход от принципов централизованного управления единым парком приводит к существенному росту оборота вагона

Структура оборота вагона по составляющим



В 2009 году была принята новая система учета рабочего парка, которая стала учитывать все исправные вагоны, простаивающие в ожидании перевозки как на путях общего, так и необщего пользования

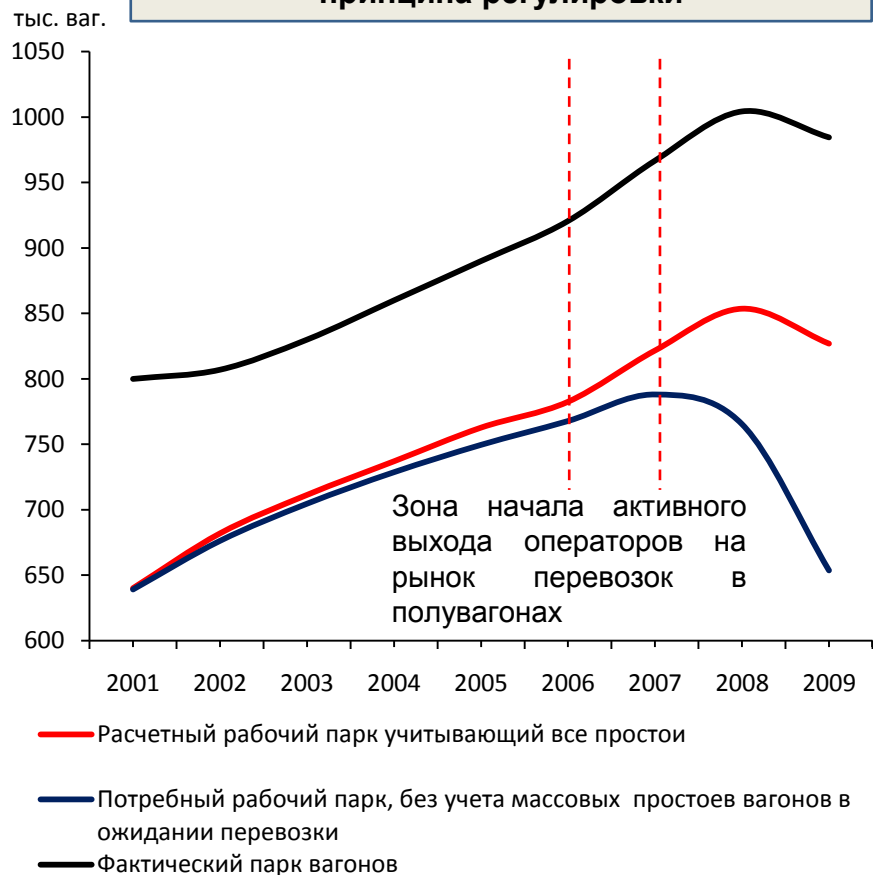
В сентябре 2010 года, в пиковый месяц среднесуточной погрузки, простой вагонов под грузовыми операциями снизился менее чем на сутки, хотя объем погрузки при этом вырос почти на 12%!

Несмотря на рост грузовой базы оборачиваемость вагона продолжает ухудшаться и будет в дальнейшем только снижаться, что приведет к опережающему росту потребного парка в отрасли

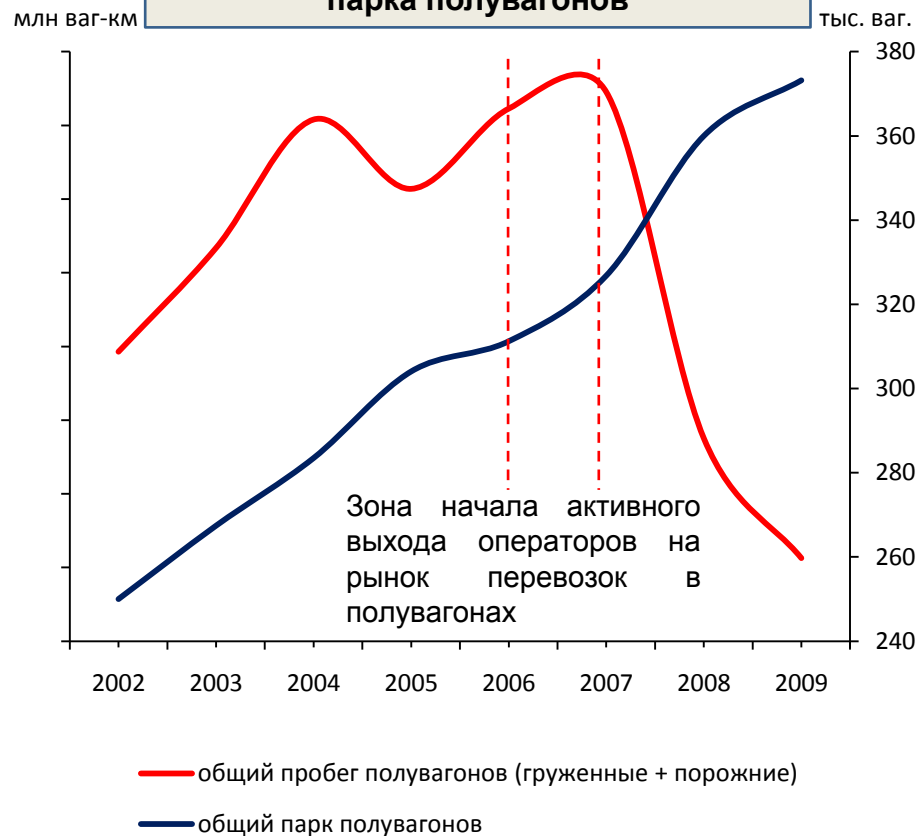


Универсальный парк все меньше времени находится в движении, а все больше времени простаивает в местах погрузки в ожидании перевозки

Расчет потребного парка при сохранении принципа регулировки



Динамика общего пробега и общего парка полувагонов



При росте грузовой базы в случае управления парком по принципу регулировки простой вагонов под грузовыми операциями должен снижаться

Если бы частный вагон разгружался и выгружался оперативно и не простаивал на путях в ожидании перевозки, то для освоения погрузки потребовался гораздо меньший вагонный парк

Полувагон из года в год все меньше времени находится в движении, а все больше простаивает, что постоянно снижает его производительность



Даже незначительный рост объема перевозок в нынешних условиях приводит к дальнейшему опережающему росту потребного парка



Опережающий рост темпов закупок нового подвижного состава над тем объективным уровнем, который диктуют темпы роста грузовой базы приводит к тому, что **растут простои вагонов в ожидании перевозки**. Это фактор снижает оборачиваемость вагона, все большая доля груза как по объему, так и по времени находится «на колесах», что даже при незначительном росте погрузки приводит к **опережающему росту потребного парка**.

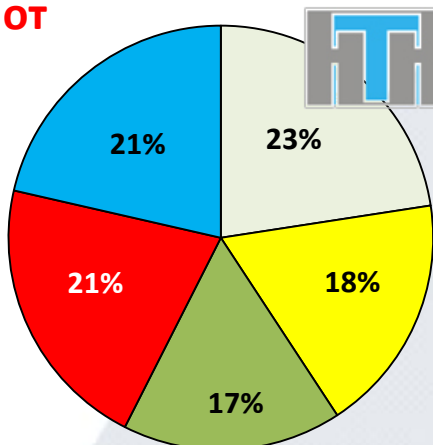
Вагонов на сети уже около 1 млн ед., занимают они около 14 тыс. км путей. Вагонный парк во избежание остановки сети просто обязан перемещаться, а не стоять в ожидании перевозки



Распыление инвентарного универсального парка между различными собственниками приведет к ухудшению показателей работы вагонов в целом по отрасли

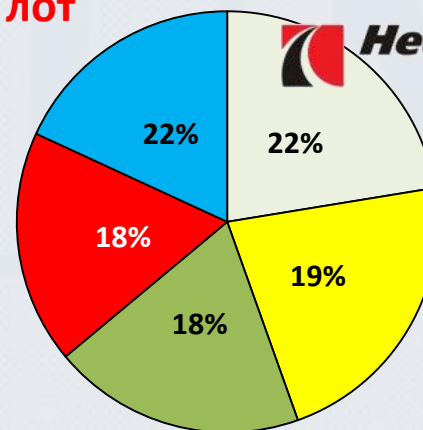
Возрастная структура лотов полувагонов по годам постройки, предложенных к продаже на аукционе в 2010 году

1 лот



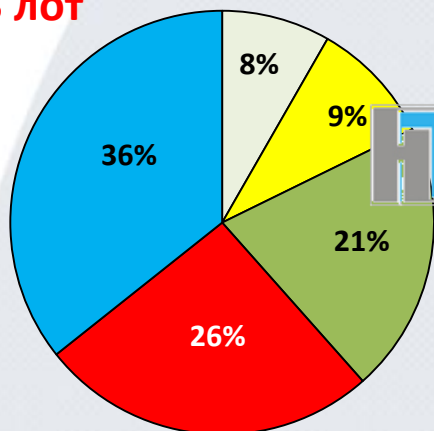
НЕЗАВИСИМАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ
КОМПАНИЯ

2 лот



НефтеТранс
Сервис

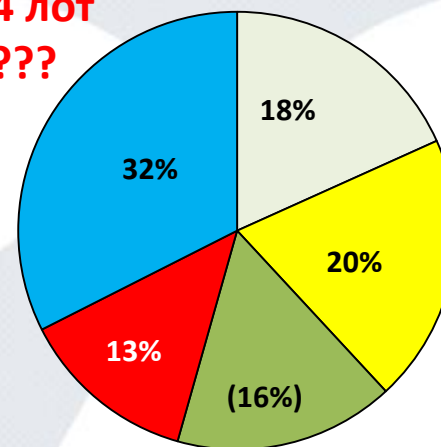
3 лот



НЕЗАВИСИМАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ
КОМПАНИЯ

4 лот

???



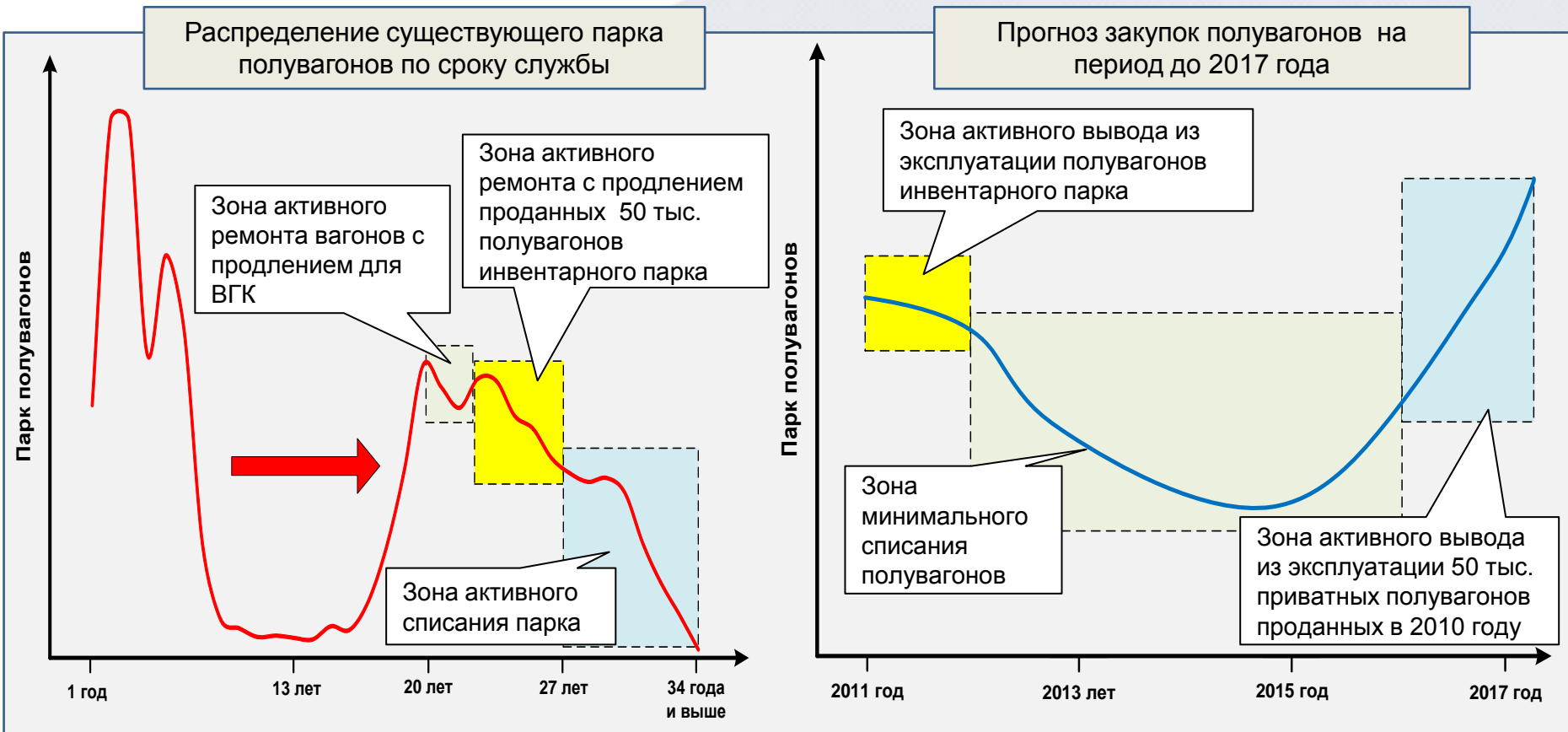
- 1983 год
- 1984 год
- 1985 год
- 1986 год
- 1987 год



- 10 тыс. полувагонов продано без конкурса



Влияние процессов выбытия полувагонов и эксплуатационных показателей работы на потенциальный потребный парк



До 10% полувагонам, по оценкам ИПЕМ, проданных на аукционе лотами, не продлевается срок службы. Будет происходить списание парка

До 2012 года парку полувагонов собственности ВГК будет активно продлеваться срок службы

После 2016 года спрос на новый подвижной состав будет обеспечиваться выводом из эксплуатации 50 тыс. полувагонов, которым сейчас активно продлевается срок службы

Дефицит крупного вагонного литья сохранится и после 2016 года, и вызван будет не только возрастной структурой парка, но и ухудшением эксплуатационных показателей работы полувагонов



- ① На объем потребного парка все большее влияние оказывает и будет оказывать структура рынка оперирования подвижным составом
- ② В обозримой перспективе спрос на новые полувагоны будет сохраняться, а потребный парк полувагонов будет превышать темпы роста объема грузовой базы
- ③ Решение проблемы с массовым отстоем и снижением порожнего пробега вагонов возможно исключительно за счет тарифных механизмов
- ④ Отправлять вагон на ближайшую станцию зарождения грузопотока оператору будет выгодно лишь в случае если при таких перевозках будет соблюден принцип равнодоходности, что позволит получать прибыль даже с тех перевозок, которые раньше операторов не привлекали. Добиться этого можно путем:
 - унификации порожнего пробега
 - ликвидации классности грузов
 - установления экономически обоснованного тарифа как за груженный, так и за порожний рейсНо это выполнимо лишь в случае если государство **будет адресно дотировать тех грузовладельцев, которых будет ожидать кратный рост тарифов**
- ⑤ Дефицит крупного вагонного литья может быть сохранен вплоть до 2016-17 гг.
- ⑥ В долгосрочной перспективе, при сохранении нынешней структуры рынка и при отсутствии кризисных явлений в экономике, спрос на подвижной состав и цены на него будут держаться на высоком уровне
- ⑦ Если грузовая база будет продолжать расти, а существующая тарифная система не будет пересмотрена, то дефицит полувагонов в одних регионах сети будет наблюдаться постоянно, а в других регионах будет наблюдаться их массовое скопление

Спасибо за внимание!

Институт проблем естественных монополий
www.ipem.ru



Москва 2010 г.