

(не более 10%). Управление парком строилось исходя из достижения наилучших технологических показателей работы подвижного состава, которые, в свою очередь, позволяли перевозить грузы с минимальными издержками. За счет оптимизации перевозочного процесса и провозные способности инфраструктуры использовались наиболее эффективно.

Справедливо ради следует отметить, что в советские времена вагонов тоже не хватало. Это объяснялось тем, что расчет потребного парка вагонов на плановый период, как и многие прочие показатели, согласовывался в составе утвержденных государственных планов социально-экономического развития страны. При этом, как правило, собственные планы предприятиями занижались, поскольку за невыполнение планов организации получали административные наказания, а перевыполнение планов поощрялось. Поэтому выгоднее было занижить план, а потом выполнить и даже перевыполнить его. В результате важнейший для транспорта исходный показатель — потребность народного хозяйства в перевозках грузов — занижался.

По мнению члена ученого совета ИПЕМ профессора Э. И. Позамантира, работавшего в Институте комплексных транспортных проблем при Госплане СССР, заведомое занижение производственных планов предприятиями тормозило развитие экономики. Так, планируемые поставки вагонов обеспечивали лишь заложенные в план объемы перевозок грузов. А выявленная в ходе работы возможность перевыполнения заниженного плана выпуска продукции предприятиями часто не могла быть реализована из-за недостатка вагонов, хотя их выпуск при своевременном планировании был бы вполне возможен.

Наряду с указанными проблемами планирования потребного парка и его поставок ситуацию усугубляло еще и то, что потребность в вагонах была неравномерной по дням и месяцам. Как правило, клиенты железных дорог в конце месяца и квартала пытались форсировать выполнение утвержденного плана производства и, соответственно, погрузки. Несмотря на то что все эти факторы учитывались при расчетах, теория оптимальных резервов в то время была развита слабо, поэтому реально в предложении к плану включалась не расчетная, а лишь экспертная оценка коэффициента неравномерности требуемой численности рабочего парка.

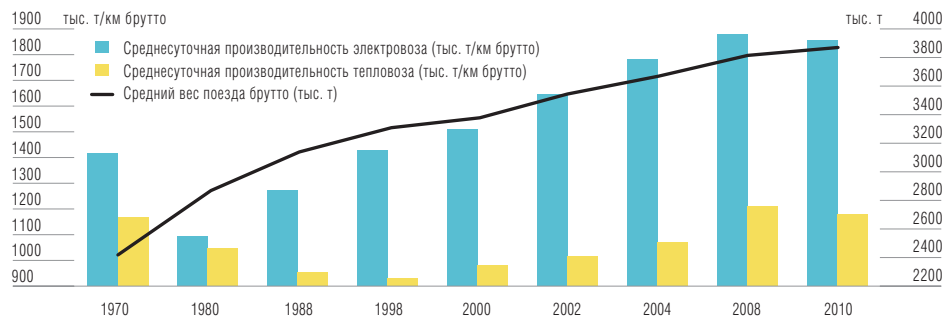
В сводном отделе Госплана представленные планы по поставкам новых грузовых вагонов и локомотивов на сеть также занижались. Поэтому грузоотправители в отдельные месяцы испытывали дефицит вагонов, что вынуждало МПС СССР любыми способами повышать показатели работы погрузочного ресурса, чтобы меньшим, чем необходимо, парком обеспечить перевозку всех предъявляемых к перевозке грузов.

Ситуация во времена МПС СССР несколько напоминает складывающуюся в настоящее время. Сейчас государство продолжает систематически срезать индексацию тарифов, автоматически занижая объем инвестиционной программы госмонополии, как во времена МПС СССР все планы железнодорожников по поставкам подвижного состава срезал Госплан.

Так нужно ли винить железную дорогу в том, что она не способна сама купить вагоны и локомотивы? Если бы регулятор создал условия для покупки подвижного состава, то проблема дефицита локомотивов и вагонов отпала бы сама собой. А если государство не желает решать эту задачу, отдавая ее решение частному бизнесу, то необходимо понимать, к чему это может привести.

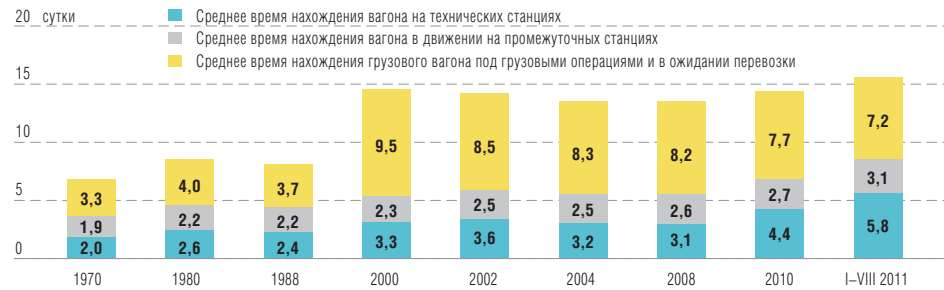
**ЕСТЬ К ЧЕМУ СТРЕМИТЬСЯ** Действительно, в условиях «планового» дефицита во времена МПС СССР грузовые вагоны использовались достаточно эффективно. Можно сказать, что вагон практически не стоял, а все время

**СИТУАЦИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЯГОВОГО ПАРКА НАГЛЯДНО ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО В СЕКТОРЕ, ГДЕ НА ПЕРВОМ МЕСТЕ СТОЯЛА ТЕХНОЛОГИЯ, ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ С РОСТОМ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ УЛУЧШАЛИСЬ**



**ДИНАМИКА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ЛОКОМОТИВОВ**

ИСТОЧНИК: СТАТИСТИЧЕСКИЕ ОТЧЕТЫ О РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА МПС СССР, ОАО РЖД, АНО «ИПЕМ».



**ДИНАМИКА ОБОРОТА ВАГОНОВ**

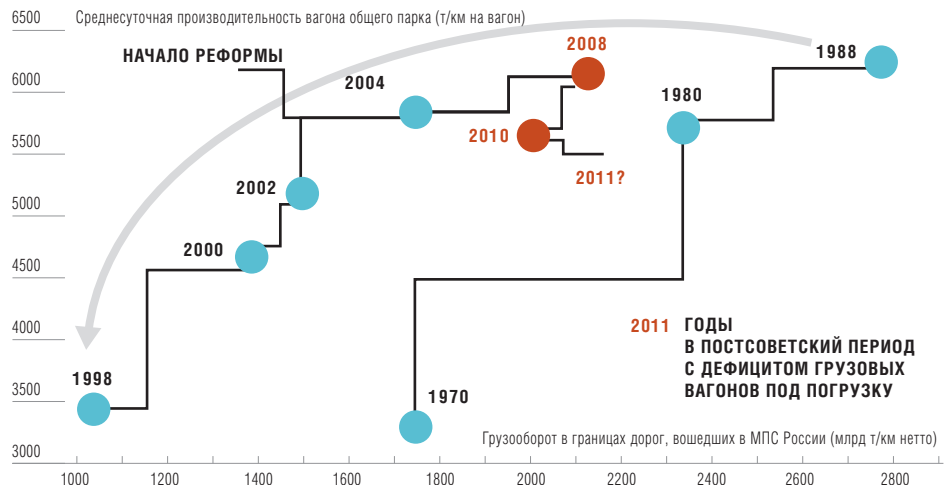
ИСТОЧНИК: СТАТИСТИЧЕСКИЕ ОТЧЕТЫ О РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА МПС СССР, ОАО РЖД, АНО «ИПЕМ».

находился в работе. Показатель порожнего пробега вагонов к общему пробегу в 1988 году в границах дорог, которые затем вошли в состав МПС России и ОАО РЖД, составлял 0,3, в то время как в 2011 году он достиг 0,41–0,42. Основной принцип управления порожними вагонами заключался в оперативной отправке вагона на ближайшую станцию зарождения груза. Этот принцип, кстати, полностью исключал встречный порожний пробег однотипных вагонов и в целом минимизировал пробеги и оборот вагонов.

Производительность вагона общего парка в 1988 году достигла наивысших показателей, и лишь в 2008 году отрасль смогла приблизиться к этому значению. При этом стоит учесть, что средняя дальность в 1988 году была существенно меньше, а объем перевозок — больше. Вес груза в одном вагоне был на 8–9% меньше нынешнего. Это объясняется тем, что во времена МПС СССР перевозилось большое количество товаров народного потребления. Сейчас же в большей степени железнодорожным транспортом перевозятся массовые, тяжелые грузы, а львиная доля грузов высокого передела, имевших при перевозке железнодорожным транспортом низкую статическую нагрузку, ушла на автотранспорт. Если же вынести за скобки все преимущества современных вагонов (увеличенная нагрузка на ось до 23,5 тонны, большая вместимость,

повышенная средняя статическая нагрузка), то по показателю производительности нынешним железнодорожникам далеко до 1988 года, а по полувагонам при нынешнем принципе управления парком рекорд производительности МПС СССР не будет достигнут никогда. Начиная с 2008 года, когда стал исчезать «ядровой» инвентарный парк, управлявшийся диспетчерским аппаратом ОАО РЖД, показатели работы парка вагонов стали заметно снижаться. Теперь управление почти всем парком вагонов было сконцентрировано в операторских компаниях и исходило из принципа максимизации дохода, приносимого одним вагоном в сутки. Впервые был нарушен принцип «рост объема перевозок — рост производительности вагонов». В настоящее время производительность вагона уже ниже, чем в 1980 году, и продолжает падать.

Во времена МПС СССР оборачиваемость вагонов была в разы меньше. Да, здесь можно возразить, что тогда была другая дальность перевозок и изменилась структура перевозимых грузов. Но даже если учесть эти факторы, оборот все равно был намного лучше, чем сейчас. Ввиду острой нехватки подвижного состава в отдельные месяцы железнодорожники стремились любыми способами минимизировать простои вагонов, чтобы обеспечить своих клиентов вагонами. На станциях погрузки вагоны МПС



**ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ВАГОННОГО ПАРКА**

ИСТОЧНИК: СТАТИСТИЧЕСКИЕ ОТЧЕТЫ О РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА МПС СССР, ОАО РЖД, АНО «ИПЕМ».

СССР (с учетом забалансовых вагонов и вагонов в резерве) в среднем стояли не более трех-четырех суток, в 2010–2011 годах простой составляет уже семь-восемь суток. Простой на сортировочных и участковых станциях вырос в два с половиной раза. Вызвано это тем, что сейчас на таких станциях стали сортироваться частные порожние вагоны, в то время как инвентарные вагоны проходили аналогичные станции без переработки. Сортировочные станции испытывают дополнительную нагрузку, их путевого развития бывает порой просто недостаточно для сортировки не только груженых, но теперь еще и порожних вагонов. В результате средний оборот вагона достиг в 2011 году отметки в 16 суток.

Если бы удалось достичь дореформенных показателей работы сортировочных и участковых станций, времени погрузки и выгрузки (в границах тех дорог МПС СССР, которые вошли в состав МПС России) и сделать поправку на рост средней дальности перевозки и неравномерность погрузки по месяцам, то нынешние объемы перевозок можно было бы освоить, например, по перевозкам в полувагонах, парком на 80–100 тыс. вагонов меньше, чем задействованный сегодня. Притом что весь парк в отрасли в настоящее время превышает 460 тыс. полувагонов.

Сейчас, когда итоговая транспортная нагрузка стала зависеть не только от дальности перевозки груза, но и от времени оборота вагона у оператора, грузоотправитель платит за неэффективную работу парка, за которую раньше никогда не платил (стоимость перевозки в эффективно управляемом инвентарном парке не зависела от времени нахождения вагона в пути следования). Для примера: если оборот вагона на отдельных направлениях вырос с начала 2011 года с 20 до 24 суток, то вагонная составляющая операторов при неизменной арендной ставке выросла на 20%. Это приводит к расчетному увеличению итоговых затрат по данному направлению для грузоотправителя на 4–5% сверх того уровня, который уже был проиндексирован регулятором в начале года.

**ТЯГА НЕ ОСЛАБЛА**

Владелец инфраструктуры, одновременно являющийся перевозчиком, всегда заинтересован в наиболее эффективном использовании локомотивного парка на своей сети. И проанализировав работу нынешнего локомотивного парка и парка времен МПС СССР, можно с уверенностью сказать, что тяговый подвижной состав в грузовом движении стал работать более эффективно. Производительность локомотивов всегда в большей степени зависела от изменения веса поезда. Масса поезда со времен МПС СССР и вплоть до сегодняшнего дня неуклонно росла, даже в кризисный период. Это объясняется тем, что в структуре перевозимых грузов стали преобладать массовые грузы, выросла степень маршрутизации, появились новые, более мощные локомотивы, увеличилась составность поездов, стали развиваться полигоны тяжеловесного движения. Почти все показатели, связанные с работой локомотивного парка, улучшились. Ухудшались лишь показатели работы тепловозов, но этому есть объективное объяснение. Когда интенсивность движения на том или ином направлении достигала определенной отметки, экономически выгодной становилась электрификация пути. Перевозки на менее интенсивных участках продолжали осуществлять тепловозами. По мере роста грузовой базы все наиболее интенсивные участки переводились на электротягу, тепловозы оставались на наименее деятельных участках, что неизбежно относительно ухудшало все показатели, связанные с их работой.

Ситуация с использованием тягового парка наглядно показывает, что в сегменте, где была сохранена единая, централизованно управляемая производственная цепочка и на первом месте стояла технология, показатели работы с ростом грузовой базы всегда улучшались. В вагонном сегменте, где в угоду частным экономическим моделям