

Повышение эффективности перевозочного процесса

Управление вагонными парками	Единый сетевой технологический процесс железнодорожных грузовых перевозок	Привлеченный парк вагонов
------------------------------	---	---------------------------

Управление вагонными парками в условиях множественности собственников подвижного состава

Переход от модели государственной монополии на рынке перевозок грузов к рыночной модели не был поддержан соответствующими изменениями нормативной базы, которая определяла бы правила управления частным вагонным парком.

Основные нормативные правовые акты в сфере железнодорожных транспортных услуг были выпущены до 2003 года, то есть до создания ОАО «РЖД», и в условиях, когда весь парк грузовых вагонов преимущественно был инвентарным. В действующем законодательстве отсутствует четкое определение оператора железнодорожного подвижного состава, не регламентированы его роль в перевозочном процессе, его права и ответственность.

Действия многочисленных собственников подвижного состава не скоординированы, а применяемые ими методы планирования работы порожних вагонопотоков часто неэффективны.

Отсутствие необходимых нормативных документов усугубило прочие негативные тенденции на рынке перевозок, что в конечном счете вылилось в замедление оборота грузовых вагонов, увеличение доли порожнего пробега, значительное снижение количества сдвоенных грузовых операций с вагонами и падение скорости продвижения повагонных отправок. Следствием стал рост необоснованной нагрузки на инфраструктуру общего пользования, неудовлетворенный спрос на перевозки грузов и существенный рост цен на предоставление вагонов грузоотправителям.

Неэффективность существующей системы использования порожних вагонов стала особенно заметна в связи с раскрытием рынка Азиатско-Тихоокеанского региона: резкое увеличение грузопотока на Восток произошло в условиях ограниченных пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры в этом направлении.

Организация перевозочного процесса в последние годы происходит в условиях значительного нарушения рационального баланса вагонного парка.

Темпы роста вагонного парка в 3,5 раза опережают темпы роста перевозочной работы. На 31 декабря 2012 года парк российских грузовых вагонов составил 1 158,6 тыс. единиц. Оптимальная потребная численность вагонов уже превышена на 28 %, а это 258,6 тыс. лишних вагонов.

Проведенными в компании расчетами определены технологические потери, вызванные наличием на сети излишнего парка грузовых вагонов:

- ▶ время оборота вагона возросло на +2,7 суток, или на +21 %;
- ▶ участковая скорость снизилась на —5,2 км в час, или на —12 %;
- ▶ скорость доставки снижена на —65 км в сутки, или на —23 %;
- ▶ доля отправок, прибывших с нарушением сроков доставки, увеличилась на +17 п. п.;
- ▶ потребность в поездных локомотивах возросла на 600 единиц, а в маневровых — на 300 единиц в сутки.