

Д. Н. КОЗАЧЕНКО, Ю. В. ГЕРМАНЮК (Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна)

ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПАРКАМИ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Розглянуто проблеми функціонування залізничного транспорту в умовах експлуатації вагонів різних власників.

Ключові слова: реформування залізничного транспорту, інфраструктура залізничного транспорту, оператор рухомого складу.

Рассмотрены проблемы функционирования железнодорожного транспорта в условиях эксплуатации вагонов различных собственников.

Ключевые слова: реформирование железнодорожного транспорта, инфраструктура железнодорожного транспорта, оператор подвижного состава

The problem of railway transport functioning under conditions of operation of cars belonging to different owners is considered in the paper.

Keywords: reformation of railway transport, railway transport infrastructure, rolling stock operator

В настоящее время железнодорожный транспорт государств-участников Содружества находится в состоянии реформирования, связанного с переходом их экономик от планового к рыночным методам управления. При этом, одной из основных задач является создание конкурентной среды в сфере оказания услуг по перевозке грузов, что подразумевает изменение соотношения между инвентарным и частным парком грузовых вагонов.

На сети железнодорожных администраций эксплуатируются парки грузовых вагонов трех видов: вагоны инвентарного парка железнодорожной администрации, инвентарные вагоны других администраций и собственные вагоны промышленных предприятий. При этом, в ходе структурных реформ, происходящих на железнодорожном транспорте, доля вагонов инвентарного парка к 2010 году сократилась до 32 %. Это сокращение связано со следующими процессами: рост парка вагонов сторонних организаций; передача железнодорожными администрациями вагонов инвентарного парка в дочерние компании; списание вагонов инвентарного парка в связи с высокой степенью их износа.

Железнодорожная инфраструктура государств-участников Содружества, которая строилась и развивалась под единую технологию управления обезличенным парком грузовых вагонов, в новых условиях обязана обеспечивать потребность в грузовых перевозках. Оборота грузового вагона может быть разделен на два элемента:

- перемещение груженого вагона от стан-

ции погрузки до станции выгрузки;

- перемещение порожнего вагона от станции выгрузки до станции следующей погрузки.

При этом движение груженых вагонов как инвентарного, так и частного парков осуществляется в соответствии с перевозочными документами, планом формирования и графиком движения поездов. Таким образом, сложившиеся принципы и технологии перемещения груженых вагонов не претерпевают кардинальных изменений.

Технологические изменения процессов управления вагонными парками касаются в основном вопросов, связанных с перемещением порожних вагонов.

В настоящее время перемещение частных вагонов осуществляется методом управления каждым конкретным вагоном, а инвентарных – более прогрессивной системой управления массовыми вагонопотоками.

Оценка работы парка инвентарных вагонов обычно выполняется в натуральных показателях таких, как оборот вагона, его производительность, статическая и динамическая нагрузка и др. При этом, железнодорожная администрация является монополистом и, в соответствии с Законом «О железнодорожном транспорте» [1], должна обеспечить потребности экономики страны в перевозках. В условиях, когда железная дорога не влияет на объемы и структуру перевозимых грузов, оптимальные значения указанных показателей достигаются при минимизации вагонного парка для осуществления перевозок. В то же время для собственника ва-

гона вопросы эффективного использования подвижного состава по времени и пространству отходят на второй план и первоочередной задачей становится достижение максимального экономического эффекта. При использовании такого критерия оптимальное его значение может достигаться за счет ожидания вагонами погрузки высокодоходного груза, направления подвижного состава в порожнем состоянии и ущерба работе железнодорожной сети и т.п.

Необходимо отметить, что в процессе развития железнодорожного транспорта в мире складывались различные способы организации взаимодействия участников перевозочного процесса.

На начальном этапе эксплуатации железных дорог в Российской империи вагоны обращались исключительно в пределах своих дорог, что вызывало значительные простои вагонов при переходе из дороги на дорогу. Для преодоления указанной проблемы в 1887 г. было принято «Соглашение о прямом безперегрузочном сообщении», а в 1889 г. «Общее соглашение о взаимном пользовании товарными вагонами». С 1917 года на железнодорожном транспорте начали активно внедряться принципы работы единым парком грузовых вагонов. Работа единым парком является одним из наиболее прогрессивных методов эксплуатации железных дорог с позиций использования инфраструктуры и подвижного состава. Так грузонапряженность железных дорог СССР в шесть раз превышала грузонапряженность железных дорог США и в 12 раз – Великобритании; коэффициент порожнего пробега на железных дорогах СССР был в два раза меньше чем на железных дорогах США; перерабатывающая способность сортировочных в 1,5-2 раза превышал соответствующий показатель в США и Европе несмотря на то, что число путей в сортировочных парках железнодорожных станций этих стран в 1,5 раза выше. После раздела парка грузовых вагонов СССР появилась новая категория вагонов – иновагоны, т.е. инвентарные вагоны, принадлежащие другим администрациям.

Работа железнодорожного транспорта в 90-х годах 20-го века характеризуется резким падением объемов перевозок, наличием резерва пропускной способности инфраструктуры и избыточным парком подвижного состава. В этих условиях тарифная политика на железнодорожном транспорте использовалась для стимулирования развития промышленности за счет ограничения рентабельности железных дорог. В результате износ подвижного состава и инфраструктуры к началу 2000-х годов превысил 60 %. Повышение экономической эффективно-

сти железнодорожного транспорта в государствах Содружества, как и в странах Западной Европы и северной Америки связывается, прежде всего, с выводом рынка железнодорожных перевозок из монопольного состояния и развитием конкуренции.

Наибольшее влияние на условия эксплуатации вагонных парков на территории СНГ и Балтии оказывают процессы реформирования железнодорожного транспорта в Российской Федерации. В рамках программы реформирования железнодорожного транспорта Российской Федерации [2] к 2010 году планировалось оставить в РЖД 10 % вагонного парка для выполнения хозяйственных перевозок. Разделение тарифа на инфраструктурную и вагонную составляющие создало возможности для развития бизнеса операторских компаний и, как следствие, роста парка собственного грузового подвижного состава. В 2010 году, после продажи 75 % акций ПГК, в Российской Федерации доля вагонов РЖД, ее дочерних и зависимых обществ составила 25 % парка грузовых вагонов, а остальные принадлежат другим собственникам.

В то же время исчезновение парка инвентарных вагонов в Российской Федерации вызвало и ряд существенных проблем.

Стоимость железнодорожной перевозки имеет рыночную оценку, на которую влияет конкуренция между разными видами транспорта, конкуренция между различными маршрутами поставки грузов. В настоящее время, в связи с дефицитом подвижного состава, тарифы на перевозки в частных вагонах на 20-80 % выше, чем регулируемые государством тарифы на перевозки в инвентарных вагонах. Дерегулирование вагонной составляющей и сохранение государственного регулирования инфраструктурной составляющей, при условии ограничения ее рентабельности и дефицита инвентарных вагонов, приводит к перераспределению доходов от перевозок в пользу частных операторов подвижного состава, в том числе и из других государств. При этом, в основном частный подвижной состав используется для перевозки высокодоходных грузов и задействуется на замкнутых маршрутах с близким к 50 % коэффициентом порожнего пробега.

Перевозки на железнодорожном транспорте могут осуществляться маршрутными и подвагонными отправлениями. При анализе эффективности выделения маршрутов используется такой показатель как экономия вагоночасов от проследования станции без переработки

$$t_{\text{эк}} = t_{\text{пер}} - t_{\text{тр}} - \Delta t,$$

где $t_{\text{пер}}$, $t_{\text{тр}}$ – соответственно, простой транзитных вагонов с переработкой и без переработки;

Δt – дополнительный простой вагонов, поступающих в переработку в связи с уменьшением мощности перерабатываемой струи.

В условиях разной собственности на подвижной состав величина Δt для отдельного собственника подвижного состава лишена экономического смысла. Это приводит с одной стороны к снижению размеров суточного вагонопотока при котором является эффективным формирование маршрута, а с другой – к замедлению продвижения вагонопотоков, отправляемых подвагонными отправлениями и к дальнейшей потере конкурентоспособности железных дорог. Дополнительные расходы, связанные с уменьшением количества сдвоенных операций и необходимостью развития инфраструктуры, в настоящее время несут и промышленные предприятия - собственники подъездных путей.

В целом, в результате приватизации подвижного состава в Российской Федерации значительно выросли порожние пробеги и на сегодняшний день рост парка грузовых вагонов не покрывает потребности, связанные с увеличением оборота вагонов. Возможность использования подвижного состава собственности других государств-участников Содружества, а также возможность влияния на величину тарифов за использование иновagoнов привело к значительным задержкам подвижного состава на территории Российской Федерации в связи с его использованием для перевозок во внутреннем сообщении. В качестве реакции другие государства-участники Содружества вынуждены либо переводить свой подвижной состав в частный парк, либо выйти из «Соглашения о принципах совместного использования грузовых вагонов в международном сообщении». Такие действия приводят к снижению эффективности использования грузовых вагонов в международном сообщении. Указанные проблемы эксплуатации подвижного состава в условиях разделения парка приводят к появлению подходов, связанных с тем или иным возвратом рынка железнодорожных перевозок в монопольное состояние:

- создание единой системы управления парком грузовых вагонов (ЕСУ ПГВ);

- передача универсальных вагонов в управление единому диспетчерскому центру и т.п.

Необходимо отметить, что возврат к старой системе организации железнодорожных перевозок и усреднение ставок платы за вагоны приведет к потере инвестиционной привлека-

тельности отрасли и к дальнейшему старению инфраструктуры и подвижного состава.

Выходом из сложившейся ситуации во внутреннем сообщении может быть организация рынка железнодорожных перевозок на основе принципов функционирования энергорынка. В этом случае операторы подвижного состава заключают договора с грузоотправителями и передают подвижной состав в общий пул в управление общесетевому перевозчику. Обеспечение заявок грузоотправителей осуществляется перевозчиком из пула на основании оптимального распределения вагонопотоков. Необходимо отметить, что подобная организация требует усложнения процесса планирования так, как в соответствии с перевозимыми грузами существует потребность к планированию обеспечения грузоотправителей не только вагонами соответствующего типа, но и соответствующего технического состояния. В международном же сообщении операторами вагонов может быть передано право национальным перевозчикам на подачу вагонов под погрузку в обратном направлении. Допустимым является также и сохранение возможности прямых договоров между грузоотправителями и операторами на обеспечение погрузки вагонами, а также на перевозку порожних вагонов по грузовым документам, однако в данном случае должна быть увеличена стоимость доступа к инфраструктуре в связи с необходимостью развития пропускной способности железных дорог.

Таким образом, разделение вагонного парка в Украине по собственникам обусловлено как внутренними факторами, так и процессами, происходящими в других государствах Содружества и в настоящее время является безальтернативным. С этой целью необходимо проведение комплекса исследований и разработка согласованных экономических и организационных методов, направленных на повышение эффективности использования инфраструктуры и погрузочных ресурсов в условиях эксплуатации парков вагонов разных собственников.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.96 № 273/96-ВР [Електрон. ресурс]. – режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.

2. Постановление Правительства РФ «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» от 18.05.2001 № 384 (ред. от 22.07.2009) [Електрон. ресурс]. – режим доступу: <http://www.jurisconsult.info>

Поступила в редколлегию 07.11.2011.

Принята к печати 10.11.2011.