

УДК 338.012

Ю. Н. Касимова

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»,
Екатеринбург, e-mail: yukasymova@mail.ru

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ЭФФЕКТИВНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕЙ И ХОЛДИНГА ОАО «РЖД» И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Ключевые слова: грузоотправитель, щебёночное предприятие, подъездные пути, взаимодействие, эффективное сотрудничество, потребитель, прибыль, доход, экономический эффект, клиентоориентированность.

В данной статье рассматриваются современные проблемы теоретического и прикладного характера в вопросах организации эффективной схемы взаимодействия промышленных предприятий и Холдинга ОАО «РЖД». Постоянно меняющиеся современные реалии диктуют новые правила ведения бизнеса и требуют корректировки существующей системы сотрудничества грузоотправителей и владельца инфраструктуры. При этом сложный механизм функционирования железных дорог не способен быстро реагировать на происходящие изменения и внешние вызовы, что влечет за собой упущенные возможности наращивания экономического потенциала и обращение их в источник накапливающихся проблем. Промышленные предприятия осуществляют погрузку различных родов грузов и рост их прибыли зависит от своевременной подачи и уборки вагонов, сокращения простоя вагонов под погрузкой и в ожидании формирования и расформирования составов. В свою очередь рост доходов ОАО «РЖД» напрямую зависит от спроса на перевозки и существующих тарифов, которые корректируются, исходя из потребностей грузоотправителя и объемов перевозимого груза. Предложенные в статье мероприятия позволяют оптимизировать процесс погрузки и перевозки щебня и добиться повышения экономической эффективности работы предприятий, а также повышение доходов ОАО «РЖД» в перспективном плане.

Yu. N. Kasymova

Ural State University of Railway Transport, Ekaterinburg, e-mail: yukasymova@mail.ru

MODERN PROBLEMS OF ORGANIZING EFFECTIVE INTERACTION BETWEEN CARGO SHIPPERS AND JSC RZD HOLDING AND WAYS TO SOLVE THEM

Keywords: consignor, crushed stone enterprise, access roads, interaction, effective cooperation, consumer, profit, income, economic effect, customer focus.

This article discusses modern problems of a theoretical and applied nature in matters of organizing an effective scheme of interaction between industrial enterprises and the Russian Railways Holding. Constantly changing modern realities dictate new rules for doing business and require adjustments to the existing system of cooperation between shippers and the owner of the infrastructure. At the same time, the complex mechanism of the functioning of railways is not able to quickly respond to ongoing changes and external challenges, which entails missed opportunities to build economic potential and turn them into a source of accumulating problems. Industrial enterprises load various types of cargo and the growth of their profits depends on the timely supply and cleaning of wagons, reducing the downtime of wagons under loading and in anticipation of the formation and disbanding of trains. In turn, the growth in income of Russian Railways directly depends on the demand for transportation and existing tariffs, which are adjusted based on the needs of the shipper and the volume of cargo transported. The measures proposed in the article make it possible to optimize the process of loading and transporting crushed stone and achieve an increase in the economic efficiency of enterprises, as well as an increase in the income of Russian Railways in the long term.

Введение

Железнодорожный транспорт РФ выступает основополагающим вектором устойчивого развития экономики страны. Его непосредственная связь с другими странами пред-

полагает сотрудничество на взаимовыгодных условиях, формирование единого экономического пространства и решение ряда проблем, как экономического, так и производственного, экологического характера и других.

Задачи по повышению грузооборота и развитию инфраструктуры ж.д. транспорта закреплены в различной нормативной-правовой документации Холдинга ОАО «РЖД» и в Стратегии развития транспорта РФ в долгосрочной перспективе. От рационального размещения производственных сил, правильной организации работы техники, устройств, трудовых ресурсов, объектов функционирования зависит формирование рынка перевозок, а также сопутствующих услуг и повышение их экономической эффективности. Ключевая роль в данном процессе неоспоримо принадлежит Холдингу ОАО «РЖД», но в свою очередь без слаженной работы всех звеньев данного процесса – промышленных предприятий, грузоотправителей, владельца инфраструктуры устойчивого роста добиться достаточно сложно.

Целью данного исследования является выявление закономерностей, проблем и поиск путей их решения в сфере взаимодействия и организации эффективной работы промышленных предприятий, в частности, грузоотправителей и ОАО «РЖД».

Материалы и методы исследования

Методология исследования построена на системном анализе периодической литературы по данному вопросу, а также основных частных показателей работы щебеночных предприятий, позволяющем выявить тенденции их снижения/роста и предложить логическую схему по повышению экономической эффективности их работы.

Существуют некоторые особенности функционирования железнодорожного транспорта, которые вызывают ряд проблем, решение которых найти достаточно сложно:

1. Дифференциация интересов частных промышленных предприятий и государства (общества). Задача отрасли по максимизации прибыли при параллельной экономии всех видов затрат одновременно коррелирует с ростом издержек у грузоотправителей, а значит отражается на экономике страны в целом [1].

2. Влияние политической ситуации, как в нашей стране, так и зачастую в других странах, национальные конфликты, войны. Вызывают неравномерность перевозок по родам грузов, а также снижение их объемов.

3. Сложная экологическая обстановка, эпидемия, пандемия также влекут за собой снижение доходов и прибыли предприятий.

Повлиять на данные процессы практически невозможно, но для реализации единой инвестиционной политики и решения ряда экономических и социальных задач, закрепленных в Конституции РФ, необходимо осуществление бесперебойного процесса перевозки грузов и пассажиров в любых текущих и перспективных условиях [2].

Железнодорожный транспорт по-прежнему занимает основное место в перевозке грузов ввиду огромного перевозочного потенциала как на федеральном, так и на региональном уровнях управления. Перевозка грузов – процесс достаточно длительный, трудоемкий и капиталоемкий, в котором грузоотправитель является лишь звеном в цепочке доставки груза грузополучателю. Постоянно меняющиеся современные реалии диктуют новые правила ведения бизнеса и требуют своевременной адаптации схемы взаимодействия грузоотправителей и владельца инфраструктуры. При этом сложный механизм функционирования железных дорог не способен быстро реагировать на происходящие изменения и внешние вызовы, что влечет за собой упущенные возможности наращивания экономического потенциала и обращение их в источник накапливающихся проблем.

Промышленные предприятия осуществляют погрузку различных родов грузов и рост их прибыли зависит от своевременной подачи и уборки вагонов, сокращения простоя вагонов под погрузкой и в ожидании формирования и расформирования составов. В свою очередь рост доходов ОАО «РЖД» напрямую зависит от спроса на перевозки и существующих тарифов, которые корректируются, исходя из потребностей грузоотправителя и объемов перевозимого груза.

Но не редки случаи, когда предприятие имеет возможность наращивать свой потенциал и предъявлять к перевозке большие объемы грузов, а текущая ситуация не позволяет этого достичь в силу различных проблем организационного характера по взаимодействию предприятия и ОАО «РЖД».

При планировании грузовой работы и организации перевозочного процесса его участники действуют в сфере нормативных и фактических ограничений в рамках собственной ответственности, без учета интересов других сторон [3].

С целью проведения детального анализа существующей схемы взаимодействия рассмотрим предприятие «ЩП», занимающееся

выпуском порядка 130 тыс. тонн щебня в месяц, из них 70 тыс. тонн – это кубовидные фракции. ЩП примыкает к станции Т, на которой осуществляется погрузка щебня в полувагоны для дальнейшей его доставки грузополучателям по всей территории страны.

Актуальные проблемы осуществления процесса перевозки груза на примере щебёночных предприятий включают несколько направлений.

1. Часто развитие промышленного производства требует параллельного развития инфраструктуры как самих предприятий, так и станций примыкания (например, строительство, либо удлинение, дополнительных железнодорожных путей, укладку стрелочных переводов, установку дополнительных маневровых средств, весов и т.д.).

При этом крупные предприятия готовы расширять производство, осуществлять капитальные затраты (с горизонтом расчета 3-5 лет), вводить в штат новых сотрудников, обеспечивающих функционирование и обслуживание новых мощностей, тогда как Холдингу требуется гораздо больший период времени на осуществление развития путевого хозяйства, прокладку линий электропередач ввиду сложности процесса согласования затрат, расчета экономической эффективности и срока их окупаемости, внесение в бюджет, выделение средств и трудовых ресурсов и реализацию предложенных мероприятий.

2. Согласование заявок на перевозку грузов формы ГУ-12.

Сложность согласования ГУ-12 возникает во внутридорожных перевозках щебня. Увеличение срока согласования заявок ГУ-12 (до нескольких суток) влечет за собой простой груженых составов в ожидании отправления, дополнительный простой под грузовыми операциями. Решение данной проблемы возможно в «ручном» согласовании и урегулировании возникающих вопросов с ТЦФТО [4].

На данный момент процесс цифровизации уже запущен, проработкой данного вопроса занимается Центр фирменного транспортного обслуживания.

3. Увеличение числа «неполезных» маршрутов.

Решение: регулировка порожних вагонов с последующим распределением парка через телеграмму и бесплатную переадресацию. Вопрос регулировки организуется совместно с ДЦУП нескольких дорог сети,

что помогает минимизировать число неполезных маршрутов.

4. Брошенные груженые и порожние вагоны в составах поездов на подходах к станциям. Мешают продвижению поездов и осуществлению грузовых операций.

5. Выделение локомотивов на нормативные нитки графиков по щебеночным карьерам. Увеличение времени ожидания в среднем на 4-8 часов в зимний период по сравнению с летним.

В рассматриваемом периоде объем погрузки по станции Т составляет около 1500 вагонов щебня различных фракций в месяц, но при реальной потребности до 3500 вагонов. На данный момент выполнение перспективного объема погрузки невозможно в силу ряда причин, зависящих от эффективной работы самого предприятия и факторов, указанных на рисунке. Также приведены предполагаемые пути решения и ожидаемый результат при осуществлении взаимовыгодного сотрудничества. Таблица иллюстрирует недополученный доход предприятия ЩП за месяц.

Результаты исследования и их обсуждение

Результаты вышеприведенного анализа позволяют сделать вывод, что текущий объем погрузки по некоторым щебеночным предприятиям отстает от требуемого в 2-3 раза и для устранения данного разрыва необходима совокупность мер, реализуемых как на самом предприятии, так и на станции Т, а также повышение качества оказываемых услуг и в Холдинге в целом, а именно:

- прозрачность контроля клиентом продвижения грузов по станциям и оперативное решение возникающих в ходе перевозок текущих проблем;
- оказание комплекса логистических услуг промышленным предприятиям;
- налаживание эффективного сотрудничества с экспедиторскими, транспортными и другими компаниями [5];
- клиентоориентированный подход;
- разработка гибкой системы, позволяющей находить оптимальный тариф, выгодный как грузоотправителю, так и Холдингу ОАО «РЖД»;
- обеспечение сохранности грузов при перевозке [6];
- минимизация времени простоя вагонов в ожидании подачи под погрузку, под погрузкой и в ожидании отправления.

Проблема	Пути решения	Результат
Ожидание прибытия маневрового локомотива для производства работ по подборке вагонов по грузополучателям с соседней станции	Организация смены локомотивной бригады (маневрового локомотива) по станции Т	Уменьшение времени по подборке вагонов по грузополучателям
В соответствии с профилем, количество подаваемых на подъездной путь вагонов не превышает 20	Организация работы локомотива РЖД совместно с локомотивом подъездных путей ж.д. транспорта (двойная тяга при подаче порожних вагонов)	Увеличение количества подаваемых на подъездной путь вагонов
На станции производится уборка до 50 ваг., отправление до 36 ваг., оставшиеся вагоны занимают путь, не позволяют заводить или выводить вагоны	Уборка груженых вагонов с пути предприятия в количестве 30-36 единиц на длину состава или 60 единиц, но на двойную тягу	Уменьшение простоя вагонов под погрузкой; уменьшение оборота вагона
Объемная маневровая работа по подборке вагонов по грузополучателям	Формирования поездов, состоящих из нескольких групп по сортировочным станциям, закрепление электроваза на участке от этих станций до станции Т. Необходимо для формирования в один поезд вагоны двумя группами	Уменьшение времени по подборке вагонов по грузополучателям
Прибытие негодных под погрузку вагонов	Рассмотреть возможность осмотра вагонов под погрузку на сортировочных станциях Исключить прибытие на станцию Т	Уменьшение времени на подготовку состава к подаче; уменьшение времени на маневровую работу по отцепке негодных под погрузку вагонов
Ожидание прибытия работника ВЧДЭ ОАО «РЖД» для осмотра прибывающих и отправляющихся поездов (отсутствует постоянное рабочее место)	Увеличение штата станции в перспективе увеличения объема погрузки до 3500 ваг. Организация постоянного рабочего места приемосдатчика груза и багажа, работника ВЧДЭ ОАО «РЖД» в круглосуточном режиме	Уменьшение времени на обработку состава по прибытию и отправлению

Проблемы и пути решения по оптимизации схемы взаимодействия грузоотправителя (шебёночное предприятие) и Холдинга ОАО «РЖД»

Недополученный по разным причинам доход грузоотправителя
по существующей схеме взаимодействия «щебёночное предприятие – РЖД»

Фракция	Заявка, т	Отгружено, т	Остаток, т	Остаток, ваг.	Стоимость 1 т, руб.	Недополученный доход, тыс. руб.
	1	2	3	4		5
16-22,4	2 000	417,1	-1 582,90	-23	1050	-1662,045
4-8	0	751,1	751,05	11	1500	1126,575
70-120	0	67,9	67,85	1	635	43,08475
16-22,4	1 000		-1 000,00	-14	1050	-1050
0-4	1 380		-1 380,00	-20	330	-455,4
0-5	0	474,4	474,35	7	330	156,5355
16-22,4	3 060	813,4	-2 246,60	-33	1050	-2358,93
0-4	1 380	2033,8	653,80	9	330	215,754
0-5	0	541,5	541,45	8	330	178,6785
70-120	0	144,1	144,10	2	635	91,5035
0-4	0	409,0	409,00	6	330	134,97
0-4	0	477,5	477,45	7	330	157,5585
0-5	0	404,9	404,90	6	330	133,617
0-5	1 380		-1 380,00	-20	330	-455,4
0-5	1 380		-1 380,00	-20	330	-455,4
8-16	0	408,0	408,00	6	1500	612
31,5-63	2 000		-2 000,00	-29	535	-1070
4-8	2 000		-2 000,00	-29	1500	-3000
0-5	0	407,1	407,05	6	330	134,3265
0-4	3 105		-3 105,00	-45	330	-1024,65
0-4	2 000	2206,9	206,90	3	330	68,277
4-8	2 000	2014,7	14,65	0	330	4,8345
8-11,2	1 035	2506,45	1 471,45	21	1600	2354,32
						-6119,79025

Вывод

Таким образом, были выявлены основные противоречия между существующей схемой работы и рекомендуемой, позволяющей оптимизировать процесс погрузки и перевозки щебня. Решив вышеназванные проблемы, бу-

дет достигнут экономический эффект от увеличения числа погруженных вагонов грузоотправителями в 3-4 раза, заключающийся в росте доходов ЩП до 6 млн руб. в месяц, а также рост доходов Холдинга ОАО «РЖД» в долгосрочной перспективе.

Библиографический список

1. Жданов А.И., Метёлкин П.В. Поиск эффективной модели управления на железнодорожном транспорте продолжается: взгляд в прошлое и задачи на перспективу // Транспортное дело России. 2017. № 6. С. 104-107.
2. Чипига Н.П., Войченко В.И., Тураева Э.В. Планирование развития социальной сферы на железнодорожном транспорте // Экономика железных дорог. 2010. № 8.
3. Демьянович И.В. Экспертные методы решения проблем качества транспортных услуг // Проблемы современной экономики. 2011. № 1 (37).

4. Маняхин А. Рынок грузоперевозок и РЖД должны работать в единой экосистеме // Вгудок. 2022. URL: <https://vgudok.com/eksperty/aleksandr-manyahin-rynok-gruzoperevozok-i-rzhd-dolzny-rabotat-v-edinoj-ekosisteme> (дата обращения: 15.12.2022).

5. Псеровская Е.Д., Жаркова А.А., Дружинина М.Г. Показатели взаимодействия ОАО «РЖД», грузоотправителей и операторских компаний // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. 2022. № 2 (61). С. 5-15.

6. Каткова С.В., Эскин В.Н. Необходимость информационного и технологического взаимодействия промышленных предприятий, морских терминалов и железной дороги. 14 мая 2015 года. URL: <https://morproekt.ru/articles/science-artiles> (дата обращения: 15.12.2022).