

# Эффективный состав

Гудок. 9 августа 2010 г. понедельник № 139

Рубрика: **Эксперт | Управление**

*Фарид Хусаинов,  
начальник отдела маркетинга  
Приволжского ТЦФТО,  
к.э.н., доцент СамГУПСа*



Одна из наиболее актуальных проблем в сфере грузовых перевозок сегодня – это повышение эффективности управления частным подвижным составом. Её комплексное решение может стать одним из перспективных направлений развития бизнеса ЦФТО ОАО «РЖД».

На современном этапе в рамках развития бизнеса ЦФТО важнейшим направлением деятельности является управление вагонным парком различных собственников. На первом этапе – полувагонами ОАО «ПГК», на втором – парком ОАО «ВГК». А отработка этой технологии позволит в перспективе организовать эффективное управление вагонами других собственников или организацией пула с участием крупнейших операторов. При этом фундаментальная методологическая ошибка существующей системы управления вагонными парками заключается в том, что находясь в условиях рынка, мы пытаемся управлять ими по критериям, которые были хороши для плановой экономики. Повышение эффективности управления вагонными парками на основе рыночных критериев эффективности является сегодня важнейшей задачей.

Для её успешного решения, прежде всего, необходимо усилить значение экономических факторов при оценке эффективности подачи вагонов под ту или иную перевозку. Ориентиром доходности может служить нормативная величина на вагон в сутки, формируемая на основе сопоставления со сложившимся на рынке аналогичным параметром. Если доходность перевозки предполагается выше, то она осуществляется. Если нет, то требуется дополнительное детальное рассмотрение возможности повышения её доходности.

Инструментов для этого может быть несколько. Прежде всего, это использование обратной загрузки вагонов («маятниковые» и «треугольные» маршруты). Механизмом достижения ориентира доходности может стать и повышение провозных платежей до уровня нормативной величины доходности. Но при этом в периоды избытка определённого типа подвижного состава перевозка с доходностью ниже нормативной может быть предпочтительнее отстоя вагонов на станциях. И тогда нужно говорить о возможности минимизации других издержек компании.

Также важным является заключение договоров с другими собственниками вагонов о возможности использования парка на паритетных началах. Они становятся эффективным механизмом повышения эффективности при различных встречных пробегах или на направлениях возврата порожнего подвижного состава.

Создание гибкой территориально-дифференцированной системы тарифов позволит максимально учесть спрос на перевозки. Инфраструктурная составляющая тарифа может повышаться на наиболее загруженных участках и направлениях (например, назначением в определённые порты) и, наоборот, снижаться на менее загруженных участках и линиях РЖД.

Подобная дифференциация позволит не только повысить доходность РЖД, но и оптимизировать инвестиционную политику. Становится очевидным, какие направления наиболее доходные и потому нуждаются в первоочередном развитии (строительство вторых путей, двухпутных вставок, усиления перерабатывающих способностей сортировочных станций и т.д.), а какие – не нуждаются в развитии или вообще избыточны.

Такой подход позволит разработать систему оперативной корректировки плана формирования поездов в зависимости от внутригодовой неравномерности перевозок по различным направлениям и участкам сети РЖД.

ОАО «РЖД» является собственником инфраструктуры и заинтересовано в её развитии, но для компании не менее важна равномерная и предсказуемая её загрузка. И здесь очень важно развитие договоров на гарантированные объёмы отгрузки с ключевыми грузоотправителями. Они, безусловно, являются взаимовыгодными. Собственникам груза такие договоры гарантируют вывоз определённого объёма продукции в приоритетном порядке даже в условиях дефицита провозной и пропускной способности.

ОАО «РЖД» в результате получает более предсказуемый уровень загрузки инфраструктуры и выявляет необходимость её развития на тех или иных направлениях.

## Возврат в номер

Гудок. 9 августа 2010 г. понедельник № 139