

Оборот вагона – знакомый и незнакомый



Фарид ХУСАИНОВ,
канд. эконом. наук,
доцент РОАТ МИИТ
(Москва)

О оборот вагона принято считать самым главным показателем работы железных дорог. И это немудрено: все советские учебники (а именно на них выросло большинство руководителей движущего блока) по управлению эксплуатационной работой, да и по экономике транспорта, выделяли этот показатель в качестве важнейшего. Так, в учебнике 1989 г. «Экономика железнодорожного транспорта» под ред. И.В. Белова указывалось, что оборот вагона – это «*обобщающий качественный показатель*», который «*характеризует уровень технической, экономической и всей эксплуатационной работы транспорта*».

В результате сегодня, в условиях отсутствия единого собственника вагонов и централизованной плановой экономики, многие по инерции думают, что оценивать работу железных дорог *в целом*, итоги реформ, итоги тех или иных управленческих решений можно по-прежнему на основе этого показателя.

Для того чтобы разобраться в том, в каких случаях этот показатель важен, а в каких – нет и о чем он нам на самом деле говорит, давайте рассмотрим его подробнее.

Оборот вагона (для сети железных дорог в целом) – это среднее время его полного производственного цикла – от начала погрузки до начала следующей погрузки, измеряемое обычно в сутках или – реже – в часах. Динамика оборота грузового вагона рабочего парка приведена на рисунке 1.

Оперирование понятиями плановой экономики во времена рыночной могут привести к искажению управляемых показателей вплоть до построения неэффективной политики распределения материальных ресурсов.



Рис. 1. Динамика оборота грузового вагона, суток

Слова «полный производственный цикл» в этом определении означают, что в обороте вагона учитывается только та часть его «жизненного цикла», когда он участвует в производстве: едет под погрузку или после выгрузки, перевозит груз, находится под грузовыми операциями и т. д. Время, которое вагон проводит в состоянии «нерабочего парка», например в различных видах ремонта, в оборот вагона не включается.

Вагоно-часы рабочего парка делятся по элементам производственного цикла на две большие группы, каждая из которых, в свою очередь, делится на две подгруппы.

1. В поездах на участках, в том числе:

- в движении,
- на промежуточных станциях.

2. На станциях, в том числе:

- под грузовыми операциями (иногда в литературе этот элемент называют «на грузовых станциях»),
- на технических станциях.

На рис. 2 видно, какова доля каждого из элементов оборота вагона в общем показателе. Когда в 2010 году была проведена реформа учета вагонов рабочего парка, соотношение этих элементов тоже изменилось: время в движении стало составлять от 15 до 16,8% от всего времени оборота вагона. Остальные 83–85% – это время в различных видах простоя.

Кстати, расчленение оборота вагона на эти четыре элемента впервые было предложено профессором Иваном Ивановичем Васильевым в 1915 г. в статье «Оборот вагона». И до сих пор предложенная раскладка

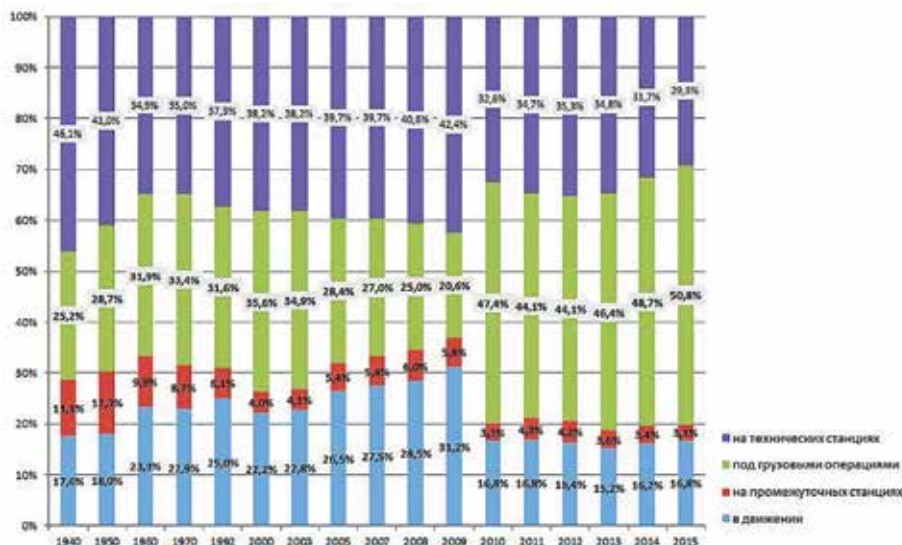


Рис. 2. Структура оборота грузового вагона по элементам, %

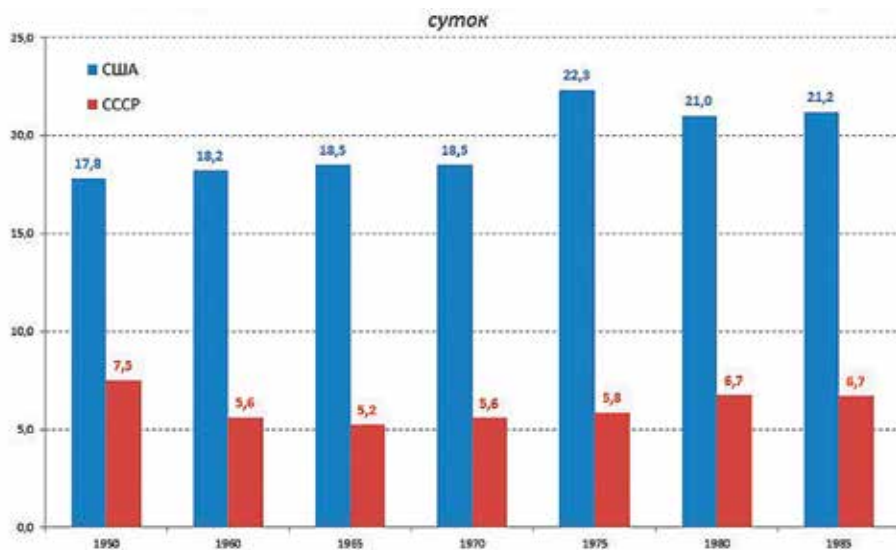


Рис. 3. Оборот грузового вагона на железных дорогах США и СССР в 1950–1985 гг

сохраняется в железнодорожной литературе и отчетных формах «РЖД».

Другое дело, что в разное время какие-то части этих элементов вследствие особенностей учета и некоторых манипуляций можно было изъять из общего времени оборота. Например, выводя вагоны «за баланс» то есть в нерабочий парк (в «резерв», в «неисправные» и т. п.), для того чтобы выполнить плановые задания по обороту вагона.

Известно, что оборот вагона можно вычислять по аналитической формуле – как сумму четырех (или трех, или пяти – есть и такие варианты формулы) элементов, и по объемной – как отношение среднесуточного рабочего парка к среднесуточной

работе (под работой понимается сумма «погрузки» и «приема груженых»). В этом случае, отправив вагон «за баланс», вы уменьшаете числитель формулы и итоговый результат тоже уменьшается; так достигалось выполнение плана по обороту вагона движущими в условиях «централизованного управления парками». Собственно, реформа учета вагонов рабочего парка, благодаря которой показатели 2010 г. сильно отличаются от показателей предыдущих лет, и имела целью привести в некоторое соответствие учитываемый и фактический рабочий парк.

Интересно, что показатель оборота вагонов был впервые предложен частным акционерным обществом

Юго-Западных железных дорог в 1887 году, когда дорогами этими руководил С.Ю. Витте. Так часто бывает: ноу-хау и методики, придуманные в частном бизнесе, затем попадают в руки государства и используются в качестве инструмента для борьбы государства с ним.

Из диаграммы (рис. 2) видно, что в 2010–2012 гг. увеличилось время простоев под грузовыми операциями (часть этого увеличения, впрочем, объясняется изменением в 2010 г. методики учета времени нахождения вагонов на путях необщего пользования).

С чем связана величина простоя под грузовыми операциями сегодня?

На величину простоя могут оказывать влияние разные участники:

- оператор, который несвоевременно распоряжается вагоном после выгрузки;
- грузополучатель, который слишком долго задерживает вагоны под выгрузкой (или погрузкой);
- перевозчик («РЖД»), который не принимает вагоны, предъявляемые грузоотправителем или оператором из-за отсутствия либо локомотивов (и локомотивных бригад), либо мощностей инфраструктуры.

Зачастую такая задержка вагонов происходит из-за особенностей технологии работы, например, когда несколько небольших станций обслуживаются одним локомотивом либо на одной станции количество маневровых локомотивов меньше, чем то, которое предусмотрено технологией работы станции.

Приведу пример. Сегодня зачастую происходит так, что оператор готов отправить вагон, создает заготовку накладной в АС ЭТРАН, но перевозчик (то есть «РЖД») оформляет накладную на порожний пробег не в момент предъявления вагона, а в момент, когда вагон уже стоит в поезде. В итоге по вине перевозчика вагон может простоять лишние 10 или даже 15 суток, но формально его вина в документах (и в информационных системах) не будет отражена.

Если благодаря информационным системам будет понятно, по чьей вине вагон не отправился вовремя, то станет возможным формировать систему стимулов и санкций. Подоб-

ные меры позволят повысить эффективность работы железнодорожной отрасли.

Еще один вопрос – применительно к показателю «оборот вагона» – заключается в том, насколько вообще можно считать этот показатель адекватным при оценке работы железнодорожной отрасли?

Для того чтобы узнать – действительно ли этот показатель так критически важен для эффективной работы железных дорог, обратимся к опыту железных дорог США, развивавшихся более естественным путем.

На рис. 3 приведены данные об обороте грузового вагона рабочего парка по железным дорогам США и СССР. Как видим, оборот вагона в США (при соизмеримой средней дальности перевозок) более чем в три раза превышает соответствующий показатель в СССР. В условиях плановой, централизованной советской экономики оборот вагона действительно отчасти характеризует «эффективность» его использова-

ния, поскольку у единственного собственника цели едины.

Но когда вагон является собственностью частной компании – ее дело, как этот вагон использовать. Будет ли он стоять в ожидании доходного груза или будет интенсивно «работать» (в том числе не принося дохода) – вообще говоря, зависит от того, какие задачи стоят перед его собственником. В одних случаях снижение оборота может быть экономически выгодно оператору, например, если договорная ставка рассчитывается целиком за перевозку от пункта А до пункта Б, независимо от времени перевозки. В других – этот фактор может быть дезавуирован переменной ставкой, зависящей от времени использования вагона (например, так бывает при аренде с посуточной платой). А в третьем случае высокий оборот может быть «платой» за то, что оператор должен гарантированно обеспечить погрузку какого-то дорогостоящего груза и готов, вообще говоря, на то, чтобы вагон стоял в ожидании даты погруз-

ки. Таким образом, снижение оборота является способом повышения надежности выполнения заявки.

И вот здесь кроется ключевое различие между ролью показателя «оборот вагона» в плановой и рыночной экономике.

В рыночной экономике сами участники принимают решение о том, что им выгоднее, и изменение этого показателя может нести важную информацию, но не может быть основанием для принятия государством каких-либо централизованных решений. Это связано с тем, что государственный регулятор, не понимая в деталях особенностей каждой перевозки, может принять за неэффективность как раз ту особенность организации перевозки, которая и является залогом конкурентоспособности конкретного оператора и грузоотправителя.

Таким образом, строить всю оценку работы железнодорожного транспорта, опираясь на единственный показатель – неправильно, хотя психологически это удобно и привычно.

MOSCOW
ENES
EXPO 2016

МИНИСТЕРСТВО ЭНЕРГЕТИКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

**V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ
ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТЬ
И РАЗВИТИЕ ЭНЕРГЕТИКИ**
23 - 25 НОЯБРЯ 2016

Москва, Комплекс Гостинный двор, ул. Ильинка, д. 4

ENES-EXPO.RU

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР: ПАРТНЕРЫ:

ГАЗПРОМ
ЭНЕРГОХОЛДИНГ

L1 GROUP
ARCHITECTURAL & URBAN
LIGHTING

Life Is On

Schneider
Electric