

А. М. Потехина¹, А. М. Потехина¹

¹ Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Российская Федерация

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА СЧЕТ ПЕРЕДАЧИ НА АУТСОРСИНГ ОАО «РЖД» КОММЕРЧЕСКОЙ ДИСПЕТЧЕРИЗАЦИИ КОМПАНИЙ СОБСТВЕННИКОВ (КРУПНЫХ ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА)

Аннотация. В работе исследованы вопросы оптимизации и автоматизации Восточно-Сибирской железной дороги за счет передачи вагонного парка на аутсорсинг по средством коммерческой диспетчеризации. Проанализированы эксплуатационные показатели работы дороги и рынок операторских услуг, так же рассмотрена система суточного клиентского плана погрузки в программе АС ЭТРАН. Выполнен анализ погрузки и рабочего парка вагонов за период 2015-2019 год. Установлены объемы отгружаемой продукции и выявлены проблемы, не позволяющие увеличить количественные показатели (погрузка и выгрузка) в пределах Восточно-Сибирского полигона. Представлены результаты по анализу погрузки за 2019 г. по собственникам подвижного состава. Изучен вопрос о передаче подвижного состава Дирекции управления движением. Сделаны выводы о преимуществах и недостатках реализации данной услуги (управлением обезличенным парком вагонов холдингом ОАО «РЖД»).

Ключевые слова: аутсорсинг, коммерческая диспетчеризация, погрузка, выгрузка, рабочий парк, показатели, ЦФТО, собственники вагонов

А.М. Potekhina¹, А.М. Potekhina¹

¹ Irkutsk state transport University, Irkutsk, the Russian Federation

IMPROVEMENT OF TRANSPORTATION ACTIVITIES EXPENSE OF THE TRANSFER TO OUTSOURCING OF JSC «RUSSIAN RAILWAYS» OF COMMERCIAL DISPATCHING OF COMPANIES OF OWNERS (LARGE OPERATORS OF ROLLING STOCK)

Abstract. The paper investigates the issues of optimization and automation of the East Siberian Railway due to the transfer of the car fleet to outsourcing by means of commercial dispatching. The operational indicators of the road and the operator services market are analyzed, the system of the daily client loading plan in the ETRAN program is also considered. The analysis of the loading and the working fleet of wagons for the period 2015-2019 was carried out. The volumes of shipped products have been established and problems have been identified that do not allow increasing the quantitative indicators (loading and unloading) within the East Siberian landfill. The results of the analysis of loading for 2019 by owners of rolling stock are presented. The issue of the transfer of rolling stock to the Traffic Management Directorate has been studied. Conclusions are drawn about the advantages and disadvantages of the implementation of this service (management of an impersonal car fleet by the Russian Railways holding company).

Key words: outsourcing, commercial dispatching, loading, unloading, working fleet, indicators, SFTO, car owners

Введение

На сегодняшний день железная дорога стремится к оптимизации и автоматизации, а вернее цифровизации своей деятельности. Предоставление качественной услуги невозможно без эффективного взаимодействия всех участников перевозочной деятельности. Достижение экономического баланса, а именно повышение финансового результата с помощью привлечения дополнительного дохода с одновременной оптимизацией расходной части становится необходимым условием эффективного функционирования организации.

Целью статьи является проведение аналитического сравнения показателей работы дороги, выявление спорных моментов в эксплуатационной работе и разработка предложения по повышению эффективности или стабилизации ситуации. Одним из таких предложений является управление обезличенным парком вагонов, за счет передачи на аутсорсинг ОАО «РЖД» коммерческой диспетчеризации у крупных компаний собственников. Коммерческая диспетчеризация – это оказание услуг по оперированию вагонным парком частным (или

находящимся в аренде у юридических лиц) подвижным составом. Под аутсорсингом понимается передача функций по диспетчерированию компании ОАО «РЖД» на договорной основе за вознаграждение. Так как на сегодняшний день холдинг является единственным публичным перевозчиком, то сомневаться в возможности передачи на аутсорсинг не приходится учитывая ресурсы внутри компании.

Система клиентского плана погрузки

Для этого в программу АС ЭТРАН встраивается новая система суточного клиентского плана погрузки, позволяющая, в зависимости от оперативной обстановки выстраивать выгрузку с учетом возможностей заинтересованных сторон. Иными словами, все участники перевозочного процесса в оперативном порядке могут влиять на складывающуюся ситуацию, в том числе зависимость от погодных условий, подхода судов к портам и т. п. [1].

К основным показателям работы дороги относятся: погрузка (ваг, или тыс. тонн), рабочий парк (ваг), участковая скорость (км/ч), производительность локомотива (т-км брутто), вес поезда (тонн), выручка (млн.руб.), грузооборот (т-км) [2].

Анализ погрузки показал, что эти значения находятся в стохастической системе измерения и в сравнении с 2015 г. уменьшились на 6,4% (рис.1).

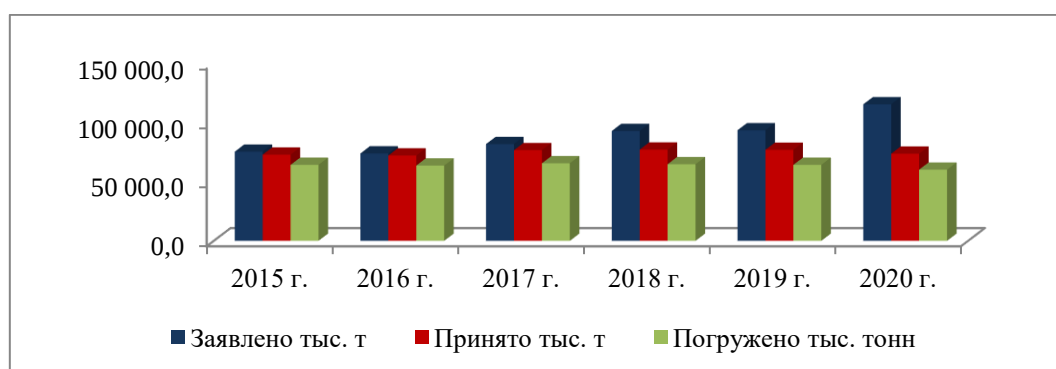


Рис. 1. Динамика показателя «погрузка вагонов» за период 2014-2020 г.

Объемы отгружаемой продукции находятся в корреляционной зависимости от многих факторов, например, таких как потребительский спрос, тарифная политика, появление крупных поставщиков и потребителей, изменение экономической географии перевозок (ориентация погрузки в районы дальнего востока), внесение коррективов в нормативно-правовые акты, состояние инфраструктуры и т.д.

Обратим внимание, что категория «заявлено» всегда выше категории «принято». Это говорит о том, что клиент заявляет объемы больше, чем согласовывают в системе АС ЭТРАН. Можно сделать вывод о том, что погрузочные ресурсы есть, но почему же тогда мы наблюдаем снижение?

В 2020 г. погрузка всех грузов ниже на 6,7% к аналогичному периоду 2019 г., особенно в категории «низкодоходные» грузы (- 10%).

Основное падение наблюдается:

- по лесным грузам, на -17,8% (причинами снижения перевозок стали планомерная политика региональной власти Иркутской области и Республики Бурятия по борьбе с незаконным оборотом древесины; введение заградительных пошлин на экспорт круглого леса для предприятий, не имеющих лесоперерабатывающих мощностей согласно изменению в постановление правительства РФ с 1 января 2019 г. введена пошлина в размере 40%); увеличение производства пиломатериалов высокого качества и стимулирование перевозок грузов в крупнотоннажных контейнерах привело к переключению перевозок лесных грузов из вагонов в контейнеры; снижение закупочной цены на лесоматериалы в Китае в связи с активизацией торговой войны между Китаем и США) [3].

- по каменному углю погрузка снижена на -10,3% (основной причиной сокращения отгрузки явилось снижение потребности в твердом топливе предприятиями теплоэнергетики) и т.д.

Немаловажной проблемой препятствующей организации погрузо-выгрузочной деятельности стал неприяем груза на лимитирующие направления (Дальневосточная и Забайкальская железные дороги).

При уменьшении погрузочных ресурсов наблюдается рост показателя «рабочий парк» (рис.2). Приведены средние данные за октябрь 2015 г. по аналогичный период 2020 г. и на текущий момент (25.05.2021 г.).

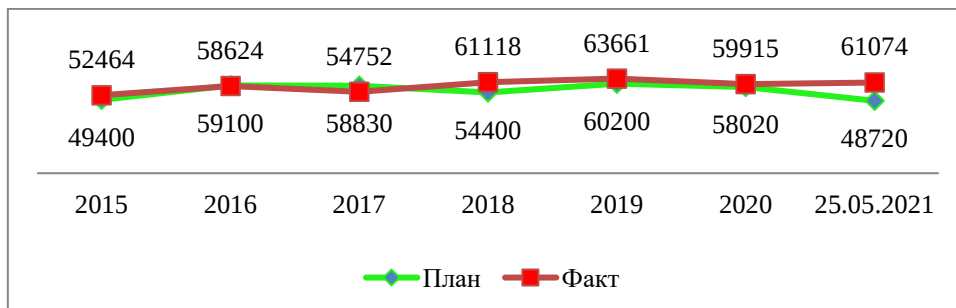


Рис. 2. Динамика показателя «рабочего парка вагонов» за 2015-2021 г.

Соответственно, при снижении погрузочных ресурсов растет рабочий парк вагонов, что говорит о нерациональном использовании подвижного состава, о загруженности инфраструктуры и потери маневренности станций.

Следующим этапом исследования стала декомпозиция показателя рабочего парка по элементам «собственный» вагон. Рынок операторских услуг варьируется от дефицита (как, например, в 2016 г.) до явного профицита эксплуатируемого парка (2020 г.). С 2016 г. в соответствии с постановлением Минтранса о внесении поправок в Правила технической эксплуатации железных дорог относительно запрета продления сроков службы грузовых вагонов. «Не допускается включать в поезда, следующие по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования груженные и порожние грузовые вагоны, в отношении которых после 1 января 2016 г. принято решение о продлении срока службы» [4]. С резким уменьшением рабочего парка выросли ставки операторов за предоставление подвижного состава (рост в 1,5-2 раза). К 2020 г. ситуация кардинально поменялась. Так, риск переизбытка парка и падение ставок натолкнули собственников (операторов) на следующие меры. Во-первых, поиск обратной загрузки, или приоритет подачи вагонов под двоянные операции. С помощью данной меры исключается порожний пробег, что на руку и перевозчику в том числе. Во-вторых, вывод части подвижного состава в нерабочий парк. И, в-третьих, размещение собственных вагонов на путях общего пользования в отстой. Но, здесь, несомненно, собственник оплачивает данную услугу. В результате, на сети усилились тарифные качели. На одних направлениях ставки снижаются, на других остаются в прежнем состоянии. Таким образом, рынок ведет себя весьма непредсказуемо.

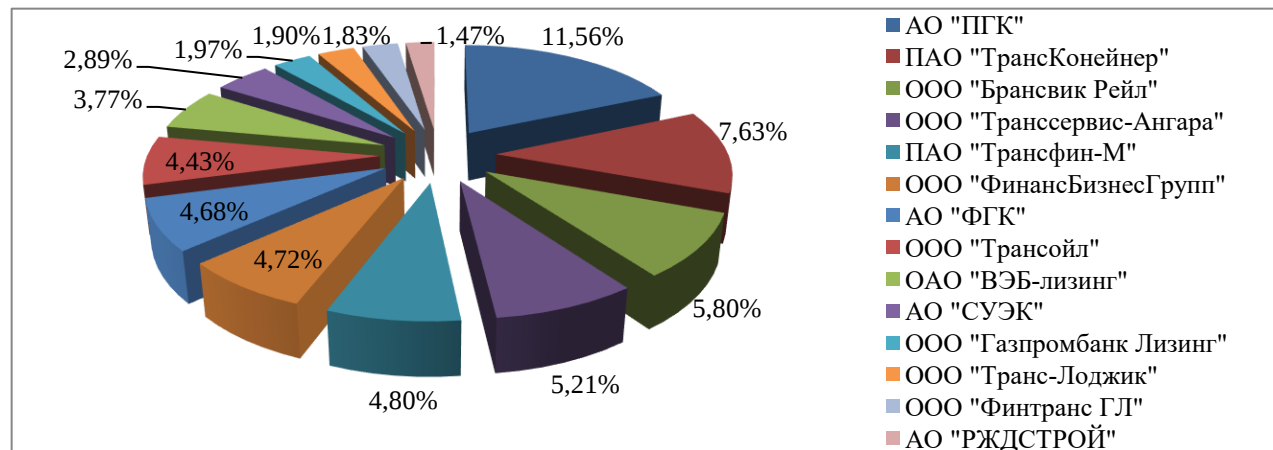


Рис. 3. Погрузка на Восточно-Сибирской железной дороге в разрезе собственников (операторов) в 2020 г.

Как выяснилось, крупными игроками являются АО «ПГК», ПАО «ТрансКонтейнер», ООО «Транссервис-Ангара», АО «ФГК». Стоит отметить, что некоторые компании предпочитают свой парк отдавать в долгосрочную аренду, тем самым пытаясь уйти от рисков, описанных выше [5].

Подытоживая вышесказанное, ситуация на рынке транспортных услуг следующая: рынок перевозок не стабилен, погрузка уменьшается, а рабочий парк растет, оказывая существенное влияние на пропускную и провозную способность. Крупные собственники и операторы находятся в слабо прогнозируемых условиях и вынуждены искать новые инструменты оперирования подвижным составом.

1. С мая 2013 г. и до настоящего времени проводится работа по обеспечению заказов на предоставление полувагонов по агентской схеме и поэтапного вывода вагонов из управления ОАО «РЖД». Технология работы с парком вагонов, переданных в агентское управление компанией ОАО «ФГК» компании ОАО «РЖД» схожа во многом с технологией, ранее описанной с вагонами ОАО «ПГК». На основании заказов, введенных в систему АС ДРПВ, и заявок ГУ-12 составляется наряд-заказ на подачу полувагонов [6].

Основной проблемой, не позволяющей существенно увеличить объем перевозок в вагонах привлеченного парка, является значительный износ вагонного парка. В результате этого грузоотправители часто отказываются от погрузки поданных вагонов по причине их коммерческой непригодности.

Однако такая схема также имеет ряд недостатков.

Во-первых, абсолютная не задействованность ЦФТО (в договоре и регламенте сказано, что зоной ответственности ЦФТО является оформление порожних документов) скажется на качественном планировании. Так как подача, согласование, корректировка заявок (форма ГУ-12) находится во введении ЦФТО [7]. Каким образом будет происходить выявление потребности в вагонах у клиентов? Этот недостаток можно устранить путем внесения дополнительных пунктов и согласования дополнительных сфер:

- разработать единую технологию работы подразделения коммерческой диспетчеризации на Восточно-Сибирском полигоне;
- обеспечить функционирования отдельного коммерческого круга;
- предоставить наличие технологической документации и необходимой литературы с информацией для клиента.

Во-вторых, недостаточно четкое разграничение функциональных обязанностей сторон. Работники Дирекции управления движением и Служба диспетчерского управления на восточном полигоне недовольны навязанным им новым объемом работы.

В-третьих, работа с корпоративным парком началась, а внесение всех изменений в автоматизированные системы не выполнена, что осложняет оперативность в продвижении вагонов.

2. Одним из способов минимизации рисков потери доходов компании, падения погрузки и увеличения нагрузки на инфраструктуру от хаотичного движения вагонопотоков является предложение по передаче на аутсорсинг коммерческой диспетчеризации крупных собственников подвижного состава.

В данный момент у каждого собственника (оператора) подвижного состава (АО «ФГК», АО «ПГК», ООО «ТрансЛес») имеется оперативный штат диспетчерского персонала в обязанности, которого входит слежение за местонахождением вагонов, распределение вагонов под погрузку, направление в ремонт и из ремонта подвижного состава. В основу данного предложения входит взаимовыгодное сотрудничество в части сокращения затрат компаний собственников (далее – Заказчик) на оперативный персонал и приобретение перевозчиком обезличенного парка для выстраивания эффективной логистики [8]. Порядок организации данного предложения представляется следующим образом. Коммерческая работа в части заключения договоров, расчет ставок на предоставление подвижного состава и согласование с клиентом остается в ведении Заказчика. Далее, Заказчик направляет план заявок на предоставление подвижного состава перевозчику, который организует работу по

диспетчерированию с направлением итогового отчета о результатах деятельности Заказчику с выставлением счета за оказанные услуги. Преимуществом данного предложения является создание условий для эффективного управления парком путем образования единой структуры диспетчеров, тесное взаимодействие с непосредственными участниками перевозочного процесса, создание реального инструмента контроля, планирования, прогнозирования погрузки, получение дополнительной прибыли. Недостатком проекта можно считать увеличение нагрузки на персонал перевозчика.

Тем не менее, коммерческая диспетчеризация позволит оперативно улучшить сбор и обработку данных, а также контролировать качество подаваемого подвижного состава и реализовать принципы адресного распределения вагонов под погрузку. Внедрение коммерческой диспетчеризации позволит более полно удовлетворять спрос на перевозки и повысить эффективность использования подвижного состава [9].

Заключение

Дальнейшее развитие агентской сети, которая гибко реагирует на потребность грузоотправителей в перевозках и оперативно, подобно нервным окончаниям, передает информацию на вышестоящий уровень, позволит привлечь дополнительные объемы перевозок и не допустить ухода грузов на другие виды транспорта [10].

Предполагаемые эффекты от внедрения проекта: снижение оборота вагона, увеличение выгрузки, снижение рабочего парка, снижение количества поездов, отставленных от движения и уменьшение количества претензий за нарушение сроков доставки грузов и порожних вагонов. Аутсорсинг диспетчерирования позволит рационально использовать ресурсы как компании ОАО «РЖД», так и сторонних заинтересованно транспортных организаций, а также расширить перечень предоставляемых услуг, в результате чего ожидается повышение финансовой стабильности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. На ДВЖД для повышения эффективности выгрузки в портах будет внедрена система коммерческой диспетчеризации. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/na-dvzhd-dlya-povysheniya-effektivnosti-vygruzki-v-portakh-budet-vnedrena-sistema-kommercheskoy-disp> (дата обращения: 20.04.2021).
2. Терёшина Н. П., Подсорин В. А., Данилина М. Г. Экономика железнодорожного транспорта: Учебное пособие – М.: РУТ (МИИТ), 2018. – с. 70-74.
3. [Погрузка на сети РЖД снизилась на 2,7% в 2021 году](https://portnews.ru/news/307201/). – URL: <https://portnews.ru/news/307201/> (дата обращения: 20.04.2021).
4. О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286 : Проект Приказа Министерства транспорта РФ (подготовлен Минтрансом России 11.12.2015 г.). – Документ опубликован не был.
5. Назад в монополию. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/1172082> (дата обращения: 20.04.2021).
6. [ПГК](https://tass.ru/transport/4193153) и [ФГК](https://tass.ru/transport/4193153) борются за лидерство среди жд операторов. – URL: <https://tass.ru/transport/4193153>. (дата обращения: 20.04.2021).
7. [Об утверждении Порядка взаимодействия Центра фирменного транспортного обслуживания и Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом при оказании комплексной транспортной услуги](https://docs.cntd.ru/document/420361000). – URL: <https://docs.cntd.ru/document/420361000>(дата обращения: 20.04.2021).
8. Свой или чужой вагон? Главное - прибыльный! Новая перевозочная. – URL: <https://www.npktrans.ru/Doc.aspx?docId=29366&CatalogId=653>. (дата обращения: 20.04.2021).
9. Коммерческая диспетчеризация перевозок работает на клиента / Выпуск № 3 от 27.01.2017 г. – URL: <https://gudok.ru/zdr/169/?ID=646128>. (дата обращения: 20.04.2021).
10. Правила перевозки надо упрощать / <https://gudok.ru/newspaper/?ID=683662>. – URL: (дата обращения: 20.04.2021).

REFERENCES

1. Russian Railways Partner Website /www.rzd-partner.ru / A commercial dispatching system will be implemented at the Far Eastern Railway to improve the efficiency of unloading at ports. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/na-dvzhd-dlya-povysheniya-effektivnosti-vygruzki-v-portakh-budet-vnedrena-sistema-kommercheskoy-disp> (date access: 29/04/2021)
2. Tereshina N.P., Podsorin V.A., Danilina M.G. Economy of railway transport: Study guide - M.: RUT (MIIT), 2018 . Pp. 70-74.
3. Loading on the Russian Railways network in 2020 decreased by 2,7%. – URL: <https://portnews.ru/news/307201> (date access: 29/04/2021)
4. The draft Order of the Ministry of transport of the Russian Federation «About modification of Rules of technical operation of Railways of the Russian Federation, approved by order of Ministry of transport of the Russian Federation dated December 21, 2010 No. 286 (prepared by the Ministry of transport 11.12.2015)
5. To Back to Monopoly. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/1172082> (date access: 29/04/2021).
6. The PGK and the PGA will be asked to unify the tariff for transportation in covered wagons. – URL: <https://tass.ru/transport/4193153> (date access: 29/04/2021)
7. On approval of the Procedure for interaction between the Corporate Transport Service Center and the Central Directorate for the Management of the Terminal and Warehouse Complex in the provision of complex transport services. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/420361000>.
8. Your own or someone else's car? The main thing - profitable! New shipping company. – URL: <https://www.npktrans.ru/Doc.aspx?docId=29366&CatalogId=653> (date access: 29/04/2021).
9. Commercial traffic dispatching works for the client. – URL: <https://gudok.ru/zdr/169/?ID=646128> (date access: 29/04/2021).
10. Transportation rules should be simplified. – URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=683662> (date access: 29/04/2021).

Информация об авторах

Потехина Анна Михайловна – к.э.н., преподаватель кафедры «Управление эксплуатационной работой», Иркутский государственный университет путей сообщений, г. Иркутск, e-mail: Potekhina_AM@mail.ru

Потехина Александра Михайловна – аспирантка 1 курса, специальности «Системный анализ, управление и обработка информации», Иркутский государственный университет путей сообщений, г. Иркутск, e-mail: alexandra-2018@mail.ru

Author

Potekhina Anna Mikhailovna – Candidate of Economics, lecturer of the department “Operational Work Management”, Irkutsk state transport University, Irkutsk, e-mail: Potekhina_AM@mail.ru

Potekhina Aleksandra Mikhailovna – 1st year postgraduate student, specialty "System analysis, management and information processing", Irkutsk state transport University, Irkutsk, e-mail: alexandra-2018@mail.ru

Для цитирования

Потехина А. М. Совершенствование перевозочной деятельности за счет передачи на аутсорсинг ОАО «РЖД» коммерческой диспетчеризации компаний собственников (крупных операторов подвижного состава) [Электронный ресурс] / А. М. Потехина, А. М. Потехина // Молодая наука Сибири: электрон. науч. журн. – 2021. – №1 (11) 2021. – Режим доступа: свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус., англ. (дата обращения: 30.05.2021)

For citation

Potekhina A. M. *Sovershenstvovanie perevozochnoj deyatel'nosti za schet peredachi na outsorsing OAO «RZHD» kommercheskoj dispetcherizacii kompanij sobstvennikov (krupnyh*

operatorov podvizhnogo sostava) [Improvement of transportation activities expense of the transfer to outsourcing of JSC "Russian Railways" of commercial dispatching of companies of owners (large operators of rolling stock)] *Molodaya nauka Sibiri: electron. scientific journal* [Young science of Siberia: electronic scientific journal], 2021, no. 1. [Accessed 30/05/21]