

УДК 335.121:656.2

В.О.Федорович, Н.А. Кубрак

АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ И ФАКТОРОВ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЦЕЛЯХ ОРГАНИЗАЦИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО АУТСОРСИНГА

Реализация организационной модели технологического аутсорсинга позволит решить важнейшую стратегическую задачу – кардинально повысить экономическую эффективность грузовых перевозок путем оптимизации затрат на перевозку массовых грузов с использованием частного парка грузовых компаний Российской Федерации.

Ключевые слова: технологический аутсорсинг, экономическая эффективность, оптимизации затрат, частный вагонный парк, порожний пробег грузового вагона, массовые перевозки грузов.

На начальных этапах проведения структурной реформы железнодорожного транспорта РФ тип рынка конечных грузовых железнодорожных услуг характеризовался как олигополия с доминирующим холдингом – ОАО «РЖД». В результате довольно активных организационных действий частных собственников грузовых транспортных компаний, с одной стороны, и стимулирования железнодорожной корпорацией-холдингом развития конкуренции – с другой, произошел стремительный рост количества грузовых компаний-операторов.

В то же время переход от модели государственной монополии на рынке грузовых перевозок к рыночной конкуренции не был обеспечен соответствующими изменениями нормативной базы, устанавливающей правила управления частным (частным) вагонным парком. Нерешенные проблемы отрасли и наличие инфраструктурных ограничений в условиях резкого увеличения количества вагонного парка привели к нарушению рационального баланса вагонного парка, рост которого опережал увеличение объемов перевозочной работы. Так, к 2013 г. парк российских грузовых вагонов составил 1158,6 тыс. единиц, что превышало оптимальную потребность вагонов на 28%, или на 258,6 тыс. вагонов. Такие факты привели одновременно к снижению доходности, увеличению доли порожнего пробега, технологическим потерям, в том числе к росту времени оборота грузового вагона на 2,7 суток, или на 21%; снижению участковой скорости на 5,2 км в час, или на 12%; увеличению на 17% доли отправок, прибывших с нарушением сроков доставки; снижению скорости доставки на 65 км в сутки, или на 23%. С учетом возросшей роли грузовых транспортных компаний в развитии железнодорожного транспорта и экономике РФ, а также кризисной ситуации в сегменте грузовых перевозок технологический аутсорсинг в настоящее время является своевременной и эффективной мерой.

Проблема эффективной организации железнодорожных грузовых перевозок в сложившихся экономических условиях весьма многогранна и требует разработки принципиально новых организационно-экономических решений

[1]. Это связано с вопросами развития методов управления перевозочным процессом и необходимостью учета принципиально новых условий эксплуатационной работы российских железных дорог. Целевой задачей является повышение качества основной деятельности ОАО «РЖД» в направлении снижения издержек на порожний пробег грузовых компаний-операторов.

Так, к 2010–2012 гг. в основном стабилизировались условия функционирования ОАО «РЖД» и структура управления ведущей транспортной отрасли России, что существенно отразилось на выполнении основной производственной функции – организации перевозочного процесса и оперативном управлении им. Программа акционирования и приватизации на транспорте РФ в основном завершена. Практически все крупнейшие предприятия транспорта перешли в новые формы собственности и управления. За годы реформирования на железнодорожном транспорте сформировались необходимые конкурентные условия [2].

В соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте в целях развития конкуренции создано 85 дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в различных сферах производственно-хозяйственной и финансовой деятельности. Сегодня около 1,3 тыс. собственников подвижного состава владеют 95% всех грузовых вагонов, обращающихся на сети железных дорог общего пользования РФ. Использование частных (частных) вагонов организует множество операторов и собственников вагонного парка, примерно 100 из которых имеют в управлении более 1 тыс. грузовых вагонов. Такое положение привело к необходимости принципиального изменения системы организации как вагонопотоков, так и методов планирования и нормирования эксплуатационной работы. Возникли новые задачи в области развития инфраструктуры, и в этой связи многие вопросы до настоящего времени пока не нашли своего эффективного решения [3].

В производственном блоке ОАО «РЖД» осуществлен переход к модели управления по видам бизнеса с формированием вертикально интегрированных дирекций управления движением, тягой, инфраструктуры и сбыта, хотя полная реализация утвержденной модели управления еще не завершена. В соответствии с «Концепцией организационного развития холдинга ОАО «РЖД» на период до 2015 г.» требуется осуществить оптимизацию всех уровней управления, причем с четким определением территориальных схем организации всех бизнес-единиц железнодорожного холдинга для формирования объективной консолидированной финансовой отчетности [4].

В то же время современное развитие рыночных отношений принципиально изменило как саму географию грузопотоков по направлениям, так и их ориентацию в сторону перевозки экспортных грузов. Это повлекло усиление концентрации грузов на наиболее напряженных направлениях сети, а именно: Кузбасс – Северо-Запад, Кузбасс – морские порты Юга и Транссиб. Известно, что названные направления почти исчерпали свою пропускную способность, повышение которой требует дальнейшего увеличения массы и длины грузовых поездов [5].

Наряду с развитием транспортной инфраструктуры, разработкой эффективных методов вождения поездов повышенной массы и длины, созданием нового подвижного состава необходимо правильно определять взаимное

влияние множества эксплуатационных факторов в работе участков и станций, чтобы наращивание массы и длины поездов в конечном счете обеспечило достижение основного экономического результата – повышения провозной способности грузонапряженных линий.

Еще одним важным следствием перехода к рыночной экономике стало заметное повышение уровня неравномерности предъявления грузов к перевозкам железнодорожным транспортом. Это необходимо учитывать как при перспективном планировании развития пропускных, провозных и перерабатывающих способностей инфраструктуры, так и в их текущей эксплуатационной работе.

Остановимся более подробно на изменениях количественных (объемных) показателей, характеризующих динамику грузоперевозок. Так, объем грузовых перевозок железнодорожным транспортом в 2012 г. (1436,8 млн т) оставался ниже уровня 1990 г. (2140 млн т). Причем в 2013 г. объем грузовых перевозок составил 1263,9 млн т. Это позволяет считать, что железнодорожный транспорт России находится в состоянии, которое можно идентифицировать как окончание стагнации и спада, но не как начало устойчивого экономического роста. Выход из такого состояния требует конкретных мер по улучшению использования подвижного состава железнодорожного холдинга. Что по большому счету во многом обусловлено повышением эффективности государственного регулирования и контроля в сфере железнодорожного транспорта, улучшения использования объектов государственной собственности, инвентарного и частного (частного) вагонных парков [6].

Отставание методов управления от новых условий эксплуатации стало одной из причин существенного снижения в 2011–2013 г. уровня выполнения качественных показателей перевозочного процесса, таких как участковая скорость, среднесуточный пробег вагона, время нахождения вагонов на технических станциях.

Историческая справка *Переход российских железных дорог к работе с частным вагонным парком был осуществлен в основном в период 2004–2012 гг. на основе реализации положений «Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте», утвержденной Правительством Российской Федерации в мае 2001 г. [7], и Федерального закона № 17-ФЗ от 10 января 2003 г. «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [8]. Этими документами было предусмотрено обеспечение гарантированного недискриминационного доступа к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых грузовых компаний-операторов и пользователей подвижного состава.*

Следует отметить, что и до проведения структурной реформы часть вагонного парка (в 2003 г. – 25%) находилась в частной собственности. При этом основную долю частных вагонов составлял специализированный подвижной состав, обращающийся на замкнутых маршрутах или полигонах. Практически весь универсальный подвижной состав (полувагоны, крытые, платформы) являлся инвентарным парком. В 2004–2012 гг. были приватизированы и универсальные вагоны.

Распределение компаний-операторов по количеству вагонов, находящихся у них в управлении, отражено на рис. 1. Создание благоприятных условий

для массовой закупки вагонов компаниями-операторами позволило обеспечить выполнение одной из ключевых задач реформирования железнодорожного транспорта – привлечения инвестиций для обновления вагонного парка.

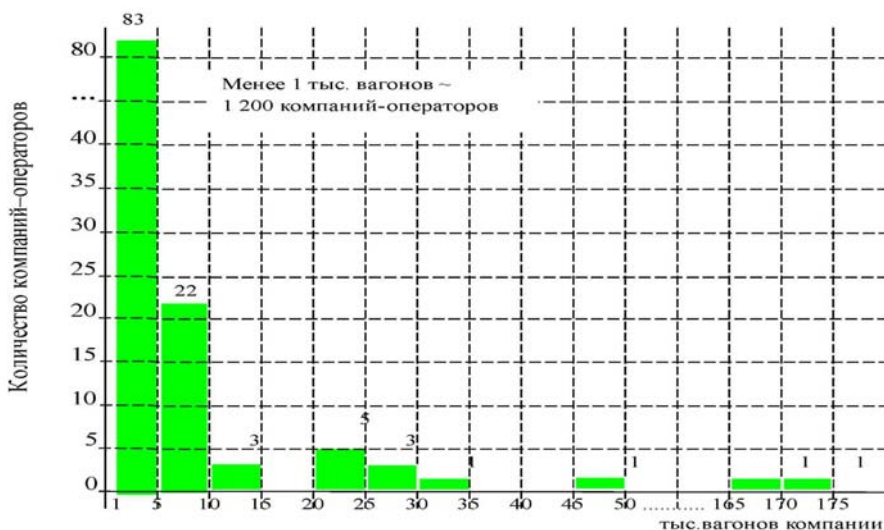


Рис. 1. Гистограмма распределения числа компаний-операторов с различным количеством находящихся в управлении частных вагонов (декабрь 2012 г.)

В 2007–2012 гг. парк вагонов российской принадлежности, используемых для перевозок грузов на инфраструктуре ОАО «РЖД», увеличился примерно на 200 тыс. вагонов, а общие инвестиции на их приобретение составили около 400 млрд руб. Это существенно выше тех ресурсов, которые могло бы выделить ОАО «РЖД» на обновление вагонного парка. Вместе с тем по мере нарастания доли частных вагонов и их общего количества и особенно в 2011–2012 гг., стали нарастать трудности в организации перевозочного процесса. Так, в 2011 г. по сравнению с 2010 г. участковая скорость снизилась на 12%, возросло среднее время нахождения вагона на 1-й технической станции, снизился среднесуточный пробег вагона и соответственно производительность грузового вагона.

В эти годы изменилась система учета величины участковой скорости, но это не является определяющим фактором её изменения. Достигнутый при этом увеличенный объем перевозочной работы был обеспечен за счет существенного наращивания массы перевозочных средств (вагонов, локомотивов) и персонала, в первую очередь локомотивных бригад, что, конечно, недопустимо. При этом снижались качественные показатели перевозочного процесса и в 2012 г. Значительно, до нескольких миллиардов рублей, возросли иски грузоотправителей к ОАО «РЖД» с претензиями по нарушениям сроков доставки грузов.

Сложившееся положение объясняется несоответствием новым условиям нормативно-правового обеспечения перевозок по взаимодействию собственника инфраструктуры и собственников вагонного парка и недостатков в

нормативно-технологической базе производственного комплекса ОАО «РЖД» по организации скоординированных действий участников перевозочного процесса. Допуск частных вагонов на сеть ОАО «РЖД» осуществляется фактически без учета емкости путевого развития инфраструктуры.

При анализе причин снижения качества перевозочного процесса в 2011–2013 гг. следует учитывать, что такие важные для качества перевозочного процесса факторы, как количество локомотивов, отказы технических средств, емкость инфраструктуры и наличие эксплуатационного штата, на изменение показателей перевозочного процесса отрицательного влияния не оказывали. Так, при несущественном различии тонно-километровой работы в грузовом движении в 2008 и 2011 гг. эксплуатируемый парк локомотивов в 2011 г. увеличился на 15,7% по сравнению с 2008 г. Наиболее значительные последствия для качества выполнения перевозочного процесса в 2011–2013 гг. вызвало то, что нормативно-правовой базой предусмотрен практически нерегулируемый доступ частных вагонов на инфраструктуру ОАО «РЖД» при существенном росте их общей численности. Рост вагонного парка в 3,7 раза опережал рост грузооборота с соответствующим снижением производительности вагона.

Избыточный парк образуется двумя путями:

– груженые вагоны нередко направляются на станции выгрузки, особенно в морские порты или на пограничные переходы, без учета их беспрепятственного приема в конечных пунктах, что приводит к образованию на подходах к ним «брошенных» составов с гружеными вагонами;

– порожние вагоны заблаговременно направляются операторами подвижного состава в районы сети ОАО «РЖД», где располагаются станции погрузки, что вызывает их избыточное накопление на участках, а нередко и на целых направлениях, примыкающих к таким станциям, что особенно характерно для района Кузбасса.

Таким избыточным парком занимаются тысячи километров станционных путей – по различным оценкам, до 4–5 тыс. км. На отдельных железных дорогах избыточным парком занимается 20–25% станционных путей.

Известно, что стабильная работа станций, включая и беспрепятственный прием поездов с участков, обеспечивается при рациональном соотношении вместимости путевого развития станций и размещаемого на нем вагонного парка. Соблюдение этого соотношения при организации текущей эксплуатационной работы во многом обуславливает устойчивую работу участков и направлений. Следствием избытка вагонного парка стало увеличение задержек поездов на подходах к станциям, большое количество «брошенных» поездов (до 1000 поездов в отдельные периоды), замедление маневровой работы [9].

Следующей причиной ухудшения качественных показателей перевозочного процесса при использовании частных вагонов стало несоответствие новым условиям технологии системы планирования и нормирования перевозочного процесса.

Планирование перевозок грузов в соответствии с Уставом железнодорожного транспорта, ст. 11, осуществляется на основе заявок, подаваемых

грузоотправителями за 10 дней до начала перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении и не менее 15 суток – в прямом международном сообщении. Такие сроки заблаговременности подачи заявок не позволяют обоснованно планировать загрузку и использование пропускной, перерабатывающей и выгрузочной способности участков и станций, осуществлять взаимодействие с грузовладельцами по регулированию направления грузовых вагонопотоков во времени. При этом ст. 29 Устава предусмотрено, что «о прекращении перевозки грузов в определенных направлениях, вследствие сложившихся у перевозчика или при использовании инфраструктуры обстоятельств, должно немедленно извещаться Правительство Российской Федерации». Все это снижает возможности регулирования вагонопотоков и вызывает избыточное накопление вагонов на полигонах с затруднениями в использовании инфраструктуры и на подходах к ним [10].

Осуществленный в 2003 г. переход от месячного планирования перевозок грузов, по существу, к непрерывному приему заявок был бы приемлем при наличии достаточных резервов провозной способности инфраструктуры ОАО «РЖД». Однако сегодня на основных грузонапряженных направлениях такие резервы минимальны, отсутствуют или имеется их дефицит (10–14% от протяженности сети).

Переход к непрерывному планированию отправления груженых вагонов (ст. 11 Устава) в условиях возможных на сети осложнений в эксплуатационной работе и наличия инфраструктурных ограничений стал одним из факторов снижения качества перевозочного процесса.

Для порожних частных вагонов станция назначения и соответственно направление следования определяются оператором подвижного состава. Однако действующим Уставом планирование перевозок порожних частных вагонов вообще не предусматривается, что негативно сказывается на работе с парком таких вагонов.

Так, при множественности операторов затрудняется заблаговременное планирование формирования маршрутов из порожних вагонов, увеличивается количество поездов, формируемых из груженых и порожних вагонов, и соответственно объем переработки вагонов на станциях. Возросла нагрузка на инфраструктуру также за счет влияния таких факторов, как:

- отсутствие возможности отказа в перемещении порожних вагонов из-за наличия «узких мест» в инфраструктуре или затруднений в эксплуатационной работе;

- неурегулированность вопроса с базами отстоя временно неиспользуемых частных порожних вагонов;

- увеличение доли встречного порожнего пробега из-за недостатков планирования и слабой консолидации парков вагонов, принадлежащих различным операторам (в 2000–2013 гг. темпы роста времени рейса порожнего вагона на 3% опережали темп роста дальности перевозок грузов);

- необходимость детальной подборки по грузовым фронтам порожних вагонов, принадлежащих различным операторам.

Указанные и другие новые условия требуют совершенствования организации работы с парком порожних вагонов.

Следует особо отметить, что в системе технического нормирования ОАО «РЖД» практически не изменились показатели оценки качества перевозочного процесса в части грузовых перевозок. По-прежнему комплексным показателем качества является «оборот вагона», хотя важнейший элемент расчета его значения – полный рейс вагона, а также его груженная и порожняя составляющие части – сегодня полностью определяются операторами подвижного состава, но не ОАО «РЖД». Операторами определяется и время простоя вагонов в порожнем состоянии на станциях после выгрузки в ожидании выполнения очередного рейса. В результате создается большая неопределенность в постановке задачи эффективной организации перевозочного процесса именно в ОАО «РЖД» и нацеленности практических работников на ее достижение.

Таким образом, приватизация вагонного парка вызвала существенные изменения в организации перевозочного процесса и необходимость изменения правовых, технологических и нормативных условий его выполнения [11].

Довольно значимыми стали изменения концентрации грузопотоков. При этом тенденция дальнейшей концентрации грузо- и вагонопотоков на определенных направлениях сохраняется и на обозримую перспективу. Разработка Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2020 г. показала, что развитие экономики РФ определяет дальнейший общий рост отправления грузов, увеличение экспортных перевозок в морские порты железнодорожным транспортом и повышение загрузки основных грузонапряженных направлений [12]. Так, в соответствии с Генеральной схемой отправление грузов по сравнению с 2011 г. возрастет в 2015 г. на 21,6%, в 2020 г. – на 40% при увеличении пассажирских перевозок соответственно на 13,6 и 23,4%. При этом наибольший прирост вагонопотоков ожидается на подходах к Ванино-Совгаванскому региону (в 2,3 и 3,2 раза), к Северо-Западному региону (в 1,4 и 1,7 раза) и к Северному Кавказу (в 1,4 и 1,6 раза) [13]. В таблице приведены данные по перспективным общим объемам грузовых перевозок по некоторым сечениям железнодорожной сети (в млн ткм/км) [14].

Перспективные объемы грузовых перевозок по некоторым сечениям сети

Год	Объемы, млн ткм/км перевозок по сечениям сети ОАО «РЖД» на подходах к:			
	Северо-Западу	Северному Кавказу	Приморскому краю	Ванино-Совгаванскому узлу
2011	156,6	107,2	83,6	18,2
2015	212,7/36	154,6/44	91,1/9	41,7/129
2020	266,7/70	175,5/64	102,2/22	58,3/220

Примечание: числитель – объем перевозок, знаменатель – прирост к 2011 г. (%).

Таким образом, в перспективе до 2020 г. предстоит увеличение объемов грузовых перевозок с дальнейшим повышением загрузки грузонапряженных направлений сети, в первую очередь примыкающих к районам расположения морских портов на Северо-Западе и юге европейской части РФ, а также на Дальнем Востоке.

Генеральной схемой определен комплекс мероприятий по усилению пропускной и провозной способности таких направлений, причем повышение

массы и длины поездов является одной из приоритетных мер совершенствования перевозочного процесса.

В ОАО «РЖД» было проведено внедрение такой системы работы с приватным парком на российских железных дорогах, исходя из того, что консолидированное использование вагонов разных собственников, а также использование части из них на принципах работы инвентарного парка позволит повысить производительность вагонов.

По инициативе ОАО «РЖД» в декабре 2011 г. Правительством Российской Федерации было издано специальное постановление [15], на основании которого между ОАО «РЖД» и ОАО «ВГК» (Вторая грузовая компания, в дальнейшем переименованный в ОАО «ФГК» – Федеральная грузовая компания) был заключен договор о привлечении полувагонов собственности ОАО «ВГК» для их использования (как инвентарного парка) ОАО «РЖД» [16]. Парк в размере 106 тыс. полувагонов был задействован на перевозках в основном малоходных грузов. Были ликвидированы затраты, связанные с дополнительной переработкой этих вагонов на технических станциях, повысился уровень маршрутизации и производительность вагонов.

Принцип консолидированного, обезличенного использования вагонных парков для части операторов практически реализован в 2012 г. на Западно-Сибирской железной дороге [17]. Здесь на основе взаимодействия ОАО «РЖД» и компаний-операторов сократили количество операторов, работающих на основных углепозвожочных станциях, при максимальном обезличивании использования вагонов по грузоотправителям. Была предусмотрена дальнейшая оптимизация количества операторов. В этой работе большую помощь железнодорожникам оказывают администрации Новосибирской, Кемеровской областей, Алтайского края в рамках работы Регионального транспортного координационного совета, созданного на базе Западно-Сибирской железной дороги.

В разрабатываемый проект заложены новые технологические принципы, определяющие четкую регламентацию технологических функций участников рынка грузовых перевозок, месячное планирование погрузки грузов и перевозок порожних вагонопотоков на основе корреспонденций операторов, технологически рациональное размещение порожних вагонов на инфраструктуре общего пользования.

В последние годы вопросу управления вагонным парком на сети уделяется особое внимание. Он неоднократно становился предметом оживленных дискуссий на различных площадках и по-прежнему не теряет своей актуальности, а значит, остается одним из важнейших для отрасли.

В ходе реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте с формированием конкурентного сектора в сфере оперирования грузовыми вагонами, появлением приватного подвижного состава была достигнута одна из приоритетных целей рыночных преобразований – исключение дефицита подвижного состава и обновление парка.

Однако наряду с позитивными изменениями переход вагонов в категорию частных оказал существенное влияние на организацию перевозочного процесса – подвижной состав потерял свою универсальность, что кардинально изменило принципы управления порожними вагонопотоками.

Технологически вагонный парк стал работать крайне неэффективно. Если в 1988 г. при парке грузовых вагонов СССР в 1 млн 800 тыс. погрузка достигла 12 млн т в сутки, а порожний пробег составлял 30%, то в предкризисные месяцы 2008 г. при парке 1 млн вагонов объем погрузки ОАО «РЖД» не превышал 4 млн т при увеличении доли порожнего пробега до уровня свыше 40%.

Выстраивание логистических схем перемещения порожних вагонов без учета технологической целесообразности и стремление собственников занять доминирующее положение на рынке грузовых перевозок привели к стихийному росту парка. В текущем году парк российских грузовых вагонов составлял 1 млн 217 тыс. единиц, превышая уровень 2007 г. более чем на 30%. Величина избыточного парка, находящегося на инфраструктуре ОАО «РЖД», оценивается в 250 тыс. единиц, а экономические потери компании, связанные с ростом маневровой работы, увеличением переработки на сортировочных станциях, дополнительным содержанием локомотивов и бригад, только за 6 месяцев 2014 г. составили более 8 млрд руб.

Очевидно, что повышение эффективности перевозочного процесса в новом контуре транспортного рынка требует совершенствования нормативно-правовой базы и системы тарифов и прежде всего в части обеспечения финансовой ответственности операторов за простой вагона, занимающего инфраструктуру общего пользования, и наделения перевозчика правом перемещения не востребуемых вагонов на станции их отстоя.

Но даже принятие новых норм и правил, как представляется, не позволит частным вагонам, управляемым многочисленными операторами, достигнуть прежней эффективности в своей работе. Поэтому все более очевидной становится идея консолидации части вагонного парка в едином управлении.

Для ее развития в феврале 2014 г. в компании ОАО «РЖД» были разработаны и утверждены типовые формы договорной документации на оказание услуг по оптимизации логистических схем перевозки, в результате чего созданы условия для привлечения грузовых вагонов в консолидированный парк под управлением перевозчика. В новой модели коммерческая работа с грузовладельцами и регулирование ценообразования на услуги по предоставлению вагонов осуществляются непосредственно операторами, а управление порожним подвижным составом – ОАО «РЖД» на основе принципов балансового метода. Эта технология позволяет максимально эффективно использовать подвижной состав с учетом минимизации порожнего пробега. Порожний вагон не имеет станции назначения и может быть использован перевозчиком как погрузочный ресурс в любом месте и под любой груз в соответствии с заявкой на перевозку. Идеология этого подхода многие годы являлась простым и действенным рычагом управления перевозочным процессом.

Первый договор об оказании таких услуг заключен между ОАО «РЖД» и ОАО «Федеральная грузовая компания». Начиная с марта 2014 г. в управлении ОАО «РЖД» находится более 90 тыс. полувагонов рабочего парка, принадлежащего ОАО «ФГК», которыми обеспечивается погрузка 370 тыс. т ежедневно, что составляет 11% от общего объема по сети. В целях оптимизации необходимого количества вагонов на заданный объем перевозок, эффективного использования ресурсов инфраструктуры и тяги ежемесячно

производится техническое нормирование работы консолидированного парка с установлением регулировочных заданий для дорог. За период действия договора в результате применения принципов балансового метода регулирования порожних полувагонов улучшены количественные показатели и качество использования подвижного состава. В июне погрузка полувагонов консолидированного парка к уровню марта увеличилась на 10,5% и составила 5,3 тыс. вагонов, оборот вагона за этот же период сокращен на 14% до 15,8 суток, доля порожнего пробега вагонов снижена на 3 процентных пункта, а производительность вагона выросла на 21%.

Положительная динамика отмечается и в части сокращения эксплуатационных расходов. Переработка порожних полувагонов на сортировочных станциях снизилась с начала года на 46%, что позволило сэкономить свыше 56 млн руб.

В результате существенно снижено необходимое количество подвижного состава, задействованного на перевозках, более 5 тыс. не востребуемых вагонов размещено на специальных выделенных путях, благодаря чему уменьшилась нагрузка на инфраструктуру грузонапряженных направлений.

Положительная динамика показателей использования вагонов создает предпосылки для вовлечения в консолидированный парк новых участников и достижения лучших результатов как для перевозчика, так и для владельцев подвижного состава. Отрабатываемая с ОАО «ФГК» модель управления парками не является двусторонним соглашением – договор оферты предполагает возможность присоединения любых операторов. Только совместное решение этой задачи с партнерами позволит сбалансировать технологическую и экономическую эффективность перевозочного процесса, обеспечив надежное транспортное обслуживание реального сектора экономики страны.

Таким образом, анализ основных особенностей организации эксплуатационной работы в условиях рыночной экономики и реформирования железнодорожного транспорта позволяет выполнить общую постановку проблемы развития методов управления перевозочным процессом в новых условиях, которая кратко формулируется следующим образом.

Реформирование железнодорожного транспорта вызвало ряд принципиальных изменений в условиях организации эксплуатационной работы российских железных дорог. Недостаточный учет этих изменений в нормативно-правовой базе, технологии и методах управления привел в 2011–2013 гг. к существенному снижению качества перевозочного процесса. В выполненных исследованиях и практических разработках, концентрированно изложенных с учетом зарубежного опыта в «Едином сетевом технологическом процессе железнодорожных грузовых перевозок» (ЕСТП) и в «Концепции интегрированной технологии управления движением грузовых поездов по расписанию», представлены новые решения, реализация которых позволит во многом преодолеть сложившееся неблагоприятное положение на сети железных дорог ОАО «РЖД» в организации перевозочного процесса.

Вместе с тем для решения важнейшей задачи – повышения конкурентоспособности среди компаний-операторов и их прибыльности необходимо передать порожние рейсы в управление ОАО «РЖД» – технологический аутсорсинг.

Литература

1. Липидус Б.М. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений. М.: Изд-во МГУ, 2001. 301 с.
2. Федорович В.О., Федорович Т.В. Организационно-правовые механизмы формирования железнодорожной транспортной корпорации-холдинга // Экономика железных дорог. 2005. № 11. С. 25–36.
3. Федорович В.О. Экономическая оценка деятельности дочерних компаний ОАО «РЖД» на примере ремонтных предприятий // Экономика железных дорог. 2006. № 9. С. 27–39.
4. Федорович Т.В. Проблемы формирования консолидированной финансовой отчетности // Экономика железных дорог. 2006. № 5. С. 26–37.
5. Кужель А.А. О ходе разработки эффективной технологии управления вагонными парками в условиях множественности операторов подвижного состава // II Бюллетень Объединенного ученого совета ОАО «РЖД». 2012. № 4. С. 2–7.
6. Концико Н.В. Амортизационная стратегия как инструмент финансовой политики развития индустриальной корпорации // Сибирская финансовая школа. 2010. № 3. С. 85–91.
7. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте: [постановление: принято Правительством Российской Федерации 18 мая 2001 г.: по состоянию на 22 июля 2009 г.]. Справочно-правовая система «Гарант» [Электронный ресурс]. «Гарант-Сервис». Последнее обновление 19.12.2013.
8. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации [Федер. закон: принят Гос. Думой 10 янв. 2003 г.: по состоянию на 2 июля 2013 г.]. Справочно-правовая система «Гарант»: [Электронный ресурс]. «Гарант-Сервис». Последнее обновление 19.12.2013.
9. Бородин А.Ф., Сотников Е.А. Рациональное соотношение вместимости путей станций и вагонных парков с учетом увеличения доли частных вагонов // Железнодорожный транспорт. 2011. № 3. С. 8–19.
10. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Федер. закон: принят Гос. Думой 10 января 2003 г.: по состоянию на 14 июня 2006 г.]. Справочно-правовая система «Гарант» [Электронный ресурс]. «Гарант-Сервис». Последнее обновление 19.12.2013.
11. Постановление Правительства РФ от 20.12.2011 № 1051 «О порядке привлечения открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» железнодорожного подвижного состава для перевозок грузов и об установлении особого порядка ценообразования на перевозки грузов в указанном подвижном составе» // Собрание законодательства РФ. 2012. 2 янв. № 1.
12. Мачерет Д.Л., Чернигина И.Л. Экономические проблемы грузовых железнодорожных перевозок. М.: МЦФЭР, 2004. 240 с.
13. Михненко О.Е. О совершенствовании показателей работы и использования грузовых вагонов // Железнодорожный транспорт. 2010. № 8. С. 69–72.
14. Пехтерев Ф.С. Об основных положениях Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2020 года // Железнодорожный транспорт. 2012. № 5. С. 4–9.
15. О порядке привлечения ОАО «Российские железные дороги» железнодорожного подвижного состава для перевозок грузов и установлении особого порядка ценообразования на перевозки грузов в указанном подвижном составе [Постановление: принято Правительством Российской Федерации 20 дек. 2011 г.: по состоянию на 28 дек. 2012 г.]. Справочно-правовая система «Гарант» [Электронный ресурс]. «Гарант-Сервис». Последнее обновление 19.12.2013.
16. Лемешко В.Г. В интересах всех участников транспортного рынка // Железнодорожный транспорт. 2011. № 8. С. 5–10.
17. Целько А.В. На основе консолидации вагонных парков // Железнодорожный транспорт. 2012. № 12. С. 17–21.

Fedorovich V.O., Kubrak N.A. Department of Economics and Business Studies, Novosibirsk State University of Economics and Management, Novosibirsk, Russia. Email: klania2002@mail.ru

AN ANALYSIS OF ECONOMIC CONDITIONS AND FACTORS CONTRIBUTING TO IMPROVING THE EFFICIENCY OF FREIGHT TRANSPORT IN THE PERSPECTIVE OF ORGANIZING TECHNOLOGICAL OUTSOURCING.

Keywords: Technological outsourcing; Economic efficiency; Cost optimization; Private wagon fleet; Empty freight car miles.

Reforms to the railway industry have caused a number of fundamental changes to the organization of Russian railway operation. An inadequate accounting of these changes in legal and regulatory framework, technology and management practices has resulted in a significant decline in the quality of the transportation process from 2011 to 2013.

To improve the competitiveness of the operator companies and their profitability it is necessary to transfer the management of vacant journeys to 'Russian Railways' and use technological outsourcing. The implementation of the organizational model of technological outsourcing will solve the important strategic problem of dramatically increasing the economic efficiency of freight transport by optimizing the cost of bulk transportation with a private fleet of freight companies in Russia.

As a result of the arrangements by private owners of freight transport companies, as well as the development of competition within the railway industry by corporations and holding companies, there has been a rapid increase in the number of freight operating companies. At the same time, the shift from a state monopoly on the freight market to a competitive market model was not provided with corresponding changes to the regulatory framework that establishes the rules governing private railcars. Unresolved problems in the railway industry, in addition to infrastructural constraints in the conditions of a sharp increase in the number of railcars have both led to a breach in the reasonable balance of railcars, the growth in which has outpaced the increase in the volume of transportation work.

Thus, by 2013, the fleet of Russian freight cars reached 1158.6 thousand units, which exceeded the optimal demand of cars by 28%, or 258.6 thousand wagons. These facts have simultaneously led to a decrease in income, an increase in the proportion of empty runs, and technological losses. These technological losses include the growth of freight wagon turnaround time by 2.7 days (21%), a reduction in the precinct speed of 5.2 kilometers per hour (12%), a 17% increase in shipments which arrive in violation of terms of delivery, and the reduction of the rate of delivery to 65 kilometers per day, or 23%. Given the increasing role of freight transport companies in the development of rail transport and the economy of the Russian Federation, as well as the crisis in the freight segment, technology outsourcing is now a timely and effective measure.

The developing project incorporates new technological principles defining clear regulations for the technological functions of freight market participants, monthly planning of the loading and transport of empty freight cars on the basis of correspondence by operators, and the technologically rational distribution of empty wagons on public infrastructure.

References

1. Lapidus B.M. *Ekonomicheskiye problemy upravleniya zheleznodorozhnym transportom Rossii v period stanovleniya rynochnykh otnosheniy* [Economic problems of Railway Transport Management]. Moscow, Moscow St. Univ. Publ., 2001. 301 p.
2. Fedorovich V.O., Fedorovich T.V. Organizatsionno-pravovyye mekhanizmy formirovaniya zheleznodorozhnoy transportnoy korporatsii – kholdinga [Organizational and legal mechanisms of development of a railway transport corporation – holding]. *Ekonomika zheleznnykh dorog*, 2005, no. 11, pp. 25-36.
3. Fedorovich V.O. Ekonomicheskaya otsenka deyatelnosti dochernikh kompaniy OAO «RZHD» na primere remontnykh predpriyatiy. *Ekonomika zheleznnykh dorog*, 2006, no. 9, pp. 27-39.
4. Fedorovich T.V. Problemy formirovaniya konsolidirovannoy finansovoy otchetnosti [Problems of preparation of consolidated financial statements]. *Ekonomika zheleznnykh dorog*, 2006, no. 5, pp. 26-37.
5. Kuzhel' A.A. O khode razrabotki effektivnoy tekhnologii upravleniya vagonnymi parkami v usloviyakh mnozhestvennosti operatorov podvizhnogo sostava. II *Byulleten' Ob'yedinennogo uchennogo soveta OAO 'RZHD'*, 2012, no.4, pp. 2-7.
6. Kotsipko N.V. Amortizatsionnaya strategiya kak instrument finansovoy politiki razvitiya industrial'noy korporatsii [Depreciation strategy as an instrument of the financial policy of an industrial corporation development]. *Sibirskaya finansovaya shkola*, 2010. no. 3, pp. 85-91.
7. Government of the Russian Federation. Program for Structural Reform of Railway Transport of May 18, 2001. Available at: <http://www.garant.ru/> (accessed 25 May 2014). (In Russian).
8. RF Federal Law 'On Railway Transport in the Russian Federation' of January 10, 2003 No. 17-FZ. Available at: <http://www.garant.ru/> (accessed 25 May 2014). (In Russian).

9. Borodin A.F., Sotnikov E.A. Ratsional'noye sootnosheniye vmestimosti putey stantsiy i vagonnykh parkov s uchetom uvelicheniya doli privatnykh vagonov. *Zheleznodorozhnyy transport*, 2011, no. 3, pp. 8-19.

10. RF Federal Law 'Charter of the Railway Transport of the Russian Federation' of January 10, 2003 No. 18-FZ. Available at: <http://www.garant.ru/> (accessed 25 May 2014). (In Russian).

11. RF Government Resolution 'On the Order of Mobilizing Railway Rolling Stock for Freight Transport by Open Joint Stock Company 'Russian Railways' and On Establishing Special Pricing on Freight Transport by means of the Indicated Rolling Stock' of December 12, 2011 No. 1051. Legislation Bulletin of the Russian Federation, 2012, no.1

12. Macheret D.L., Chernigina I.L. *Ekonomicheskiye problemy gruzovykh zheleznodorozhnykh perevozok* [The Economic Problems of Freight Railway Transport]. Moscow, MTSFER Publ., 2004. 240 p.

13. Mikhnenko O.E. O sovershenstvovanii pokazateley raboty i ispol'zovaniya gruzovykh vagonov. *Zheleznodorozhnyy transport*, 2010, no. 8, pp. 69-72.

14. Pekhterev F.S. Ob osnovnykh polozheniyakh General'noy skhemy razvitiya seti zheleznnykh dorog OAO «RZHD» na period do 2020 goda. *Zheleznodorozhnyy transport*, 2012, no. 5, pp. 4-9.

15. RF Government Resolution 'On the Order of Mobilizing Railway Rolling Stock for Freight Transport by Open Joint Stock Company 'Russian Railways' and On Establishing Special Pricing on Freight Transport by means of the Indicated Rolling Stock' of December 12, 2011 No. 1051. Legislation Bulletin of the Russian Federation, 2012, no.1

16. Lemesheko V.G. V interesakh vseh uchastnikov transportnogo rynka [For the benefits of all market actors]. *Zheleznodorozhnyy transport*, 2011, no. 8, pp. 5-10.

17. Tsel'ko A.V. Na osnove konsolidatsii vagonnykh parkov [On the basis of the wagon fleet consolidation]. *Zheleznodorozhnyy transport*, 2012, no. 12, pp. 17-21.

Поступила в редакцию DD.MM.2014

Received September DD, 2014

For referencing:

Fedorovich V. O., Kubrak N. A. Analiz ekonomicheskikh usloviy i faktorov povysheniya effektivnosti gruzovykh perevozok v tselyakh organizatsii tekhnologicheskogo outsorsinga [An analysis of economic conditions and factors contributing to improving the efficiency of freight transport in the perspective of organizing technological outsourcing]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika – Tomsk State University Journal of Economics*, 2014, no. 3 (27), pp. 66-78.