

Совершенствование системы показателей использования вагонов в современных рыночных условиях

Сурба Н. В., студ. V к. БелГУТ,
науч. рук. ст. преп. Лисогурский О. Н.

В современных условиях количество участников перевозочного процесса постоянно возрастает. Если раньше логистическая схема доставки груза представляла собой взаимодействие «отправитель — железная дорога — получатель», причем железная дорога являлась и собственником инфраструктуры, и подвижного состава, то теперь в качестве собственников могут выступать и другие организации.

Классификация парка вагонов по принадлежности и видам собственности, используемых железной дорогой, приведена на рис. 1.

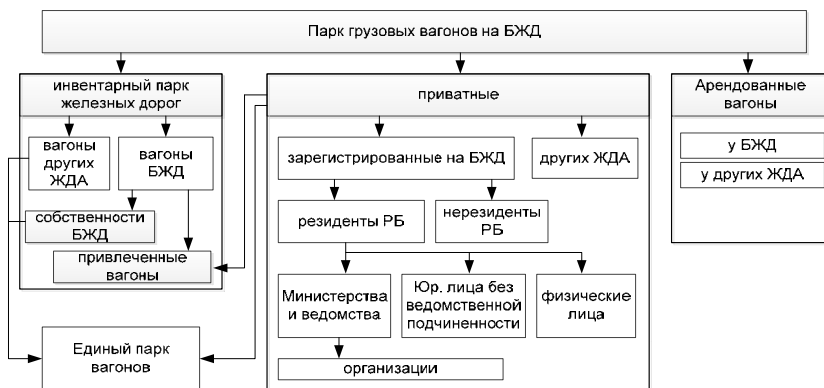


Рисунок 1. Классификация парка вагонов по принадлежности и видам собственности

Доля собственных и арендованных вагонов ежегодно возрастает. На ОАО «Российские железные дороги» доля собственных вагонов составляет около 60% всего вагонного парка [2]. На Белорусской железной дороге инвентарный парк составляет 27000 вагонов, а собственными являются уже более 11000 вагонов.

Существующая система эксплуатационных показателей использования вагонного парка не отражает новых тенденций рынка. Для операторов подвижного состава необходим новый способ расчета, позволяющий перейти от показателей всего парка к показателям, характеризующим работу каждого вагона. Новая система показателей должна строиться на пономерном учете операций с вагоном, группируемым в документе, называемом «паспорт вагона»[1].

В предлагаемой системе можно выделить три группы показателей:

1. классические показатели использования вагонов: оборот, пробег вагона, простой на станциях, в движении и др.;

2. оценки эффективности использования:

коэффициент оборачиваемости вагона — количество оборотов за период

$$\text{Кобор}j = \sum Q_{\text{выполн}j} / N \cdot Q_{\text{нормат}j},$$

где:

$\sum Q_{\text{выполн}j}$ — суммарное время использования вагонов за период j , ваг/час;
 $Q_{\text{нормат}j}$ — нормативное (среднее) время оборота на данном направлении, ваг/час;

N — количество оборотов за период j .

коэффициент интенсивности — количество оборотов за определенный период времени

$$\text{кintenс} = (N / 30) \cdot 100\%;$$

3. экономические показатели: доходы на оборот, суточные доходы, расходы на эксплуатацию вагона.

Для операторов подвижного состава ключевыми показателями оценки эффективности работы являются эксплуатационные (классические) показатели. Помимо декомпозиции оборота, важным показателем является также доходность на вагон в сутки в разрезе по каждому типу подвижного состава, а также сравнение этой доходности с рыночной ставкой аренды подвижного состава такого же типа. Важно, чтобы доходность на вагон в сутки учитывала все расходы, которые несет компания на эксплуатацию вагонов и организацию перевозочного процесса.

Новая система позволит вести более точный учет использования вагонного парка и даст информацию для принятия решений, например, следующих задач:

- сравнить доходность единицы подвижного состава одного типа в сутки с конкурентами;
- принять решение, оперировать данным типом вагонов самостоятельно или сдать их в аренду;
- принять решение о целесообразности и сроке окупаемости инвестиций в тот или иной вид подвижного состава.

Данную систему показателей планируется внедрить на БЧ до 2020 г.

Литература

1. Сурба, Н. В. Оценка определения эффективности использования грузовых вагонов на железной дороге. Сборник научных статей студентов, магистрантов, аспирантов. Выпуск № 16, 2015. С. 249.

2. Журнал «РЖД – Партнер», 2016, № 4(320). С. 11.

3. Журнал «РЖД – Партнер», 2016, № 4(320). С. 33.