

ДЕПО

2 (67) 2016

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

www.depo-magazine.ru

февраль

С Днем Защитника
Отечества!

Производители железнодорожной
продукции и услуг
Подвижной состав, запчасти, ремонт

стр. 1 - 3

стр. 5 - 8,
27, 31



Совершенствование системы управления железнодорожным транспортом, обслуживания пассажиров и грузовладельцев транспортом, обслуживания пассажиров и грузовладельцев»

стр. 10 - 25

ИПЕМ: доля экспортных перевозок на железнодорожном транспорте будет расти

стр. 26 - 27

«Как сократить простои грузовых вагонов в ожидании погрузки?»

стр. 28 - 31

Мониторинг состояния промышленности на основе индексов ИПЕМ

стр. 32 - 38

Декабрь 2015 / Итоги 2015 Основные выводы

Железные дорожники о себе и реформах

стр. 38 - 40



16+

VIII Международная выставка современной продукции,
новых технологий и услуг железнодорожного транспорта

exporail2016

26–28 октября

ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР», Москва

ВСЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

- Подвижной состав и комплектующие
- Технологии проектирования и строительства
- Железнодорожные пути и объекты инфраструктуры, станции и вокзалы
- Электрификация и электроснабжение дорог
- Обеспечение перевозок, оплата проезда и информационные системы
- Диспетчерская централизация и управление движением поездов
- Системы безопасности и сигнальное оборудование
- Лизинг, страхование, консалтинг

В деловой программе выставки
Дискуссионный клуб и тематические круглые столы

При поддержке



Генеральный
информационный партнер:



Информационный
партнер:



www.exporail.ru

Организатор:

РЕСТЭКБРУКС

Тел.: (812) 303-98-62

Факс: (812) 320-80-90

E-mail: exporail@restec.ru

ГК МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"



Можгинский литейный завод "Арсенал" является предприятием, специализирующимся на производстве литейных заготовок и готовых изделий из различных марок чугуна, стали и бронзы для разных отраслей промышленности, в первую очередь для машиностроительных и горнодобывающих предприятий.

- Чугунное литье ● Стальное литье ● Бронзовое литье
- Художественное и архитектурное литье ● Печное литье
- Модельное производство ● Механическая обработка ● Колесные пары
- Автозапчасти КАМАЗ ● Железнодорожные запчасти ● Спецпродукция

Железнодорожные запчасти

- Вкладыши МОР 8ТХ.263.178/179,
- Клапаны на дизеля Д49, Д50, ЧМЭ-3, 6ЧН,
- Башмак тормозной горючий 8739.00сб,
- Диск фрикционный ТЭМ2.85.10.046,
- Головка кардана А36-С2,
- Помпа топливоподкачивающая 2Д100,
- Стартер ПС-У2,
- Наличники
- Запчасти для компрессоров
- Другие ЖД запчасти

ГРУППА КОМПАНИЙ "МОЖГИНСКИЙ ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД "АРСЕНАЛ"

ОТДЕЛ СБЫТА

ТЕЛ.: +7 (341) 257-09-80 ДОБ. 102, 109, МОБ.: +7 (963) 028-90-28

E-MAIL: SALES@ARSENAL-ZAVOD.RU, SKYPE: MLZ-ARSENAL



ОАО «ШААЗ»

СЕКЦИИ ОХЛАЖДЕНИЯ ВОДОВОЗДУШНЫХ РАДИАТОРОВ «ШААЗ» ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

Торговая марка «Шадринский автоагрегатный завод» известна в России уже 75 лет. История предприятия неразрывно связана с развитием отечественного автомобилестроения. Более семи десятков лет ШААЗ поставляет функциональные узлы и агрегаты - радиаторы систем охлаждения и отопления, предпусковые подогреватели, воздушные отопители, охладители наддувочного воздуха, гидравлические домкраты и шприцы — на ведущие автомобильные и автобусные заводы России и стран ближнего зарубежья. Шадринская продукция широко используется на конвейерах автозаводов «Урал», «КАМАЗ», «УАЗ», «МАЗ», «МЗНТ», автобусных заводов «КАВЗ», «ПАЗ», «ЛиАЗ».

Новое направление – модернизация тепловозов

Абсолютно новым направлением деятельности Шадринского автоагрегатного завода стал запущенный в 2014 году цех по глубокой модернизации тепловозов серий ТЭМ2 и ТГМ4Б. При проведении модернизации производится полная разборка старой техники, осуществляется дефектация элементов с их последующим ремонтом или заменой. Фактически на базе существующей экипажной части строится новый тепловоз. В процессе реновации существенно улучшаются технико-экономические показатели работы тепловоза, увеличивается ресурс двигателя, уменьшается расход топлива, снижается количество вредных выбросов в атмосферу, улучшаются условия работы машиниста.

Поставщиками комплектующих для модернизированного тепловоза являются ведущие мировые и российские компании: Cummins (США), Voith Turbo (Германия), Ganzair (Венгрия). Наряду с иностранными брендами ОАО «ШААЗ» оснащает модернизированный тепловоз комплектующими собственного производства: **отопителями ОЖД и секциями охлаждения.**

Тепловозные секции: разработка и испытания

Освоение секций охлаждения для тепловозов — это результат планомерной работы инженеров Шадринского автоагрегатного завода по повышению уровня производства.

Сегодня наличие передовых технологий, развитая техническая база позволяют ОАО «ШААЗ» осуществлять полный цикл создания новых изделий: от составления технического задания до изготовления опытных образцов и серийного производства.

Выпуск качественной продукции обеспечивает и наличие собственной испытательной базы. Каждая модель проходит стендовые и ходовые проверки. Например, высокотехнологичный комплекс для испытания радиаторов ОАО «ШААЗ» позволяет снимать точные характеристики выпускаемой продукции и предоставляет данные для новых перспективных разработок.

Тепловозные секции: технология изготовления

Впрочем, медно-латунные радиаторы охлаждения трубчатопластинчатого типа, к которым относятся секции охлаждения для тепловозов, для специалистов ШААЗа не новинка. Такие радиаторы на протяжении ряда лет предприятие изготавливает как для тяжелых грузовиков, так и для спецтехники, включая технику двойного назначения.

Также освоены разнообразные технологии изготовления: одни модели радиаторов изготавливаются методом спекания с применением луженой трубки, другие - методом окунания в расплавленный припой при температуре до 350 градусов. Выбор технологии зависит от требуемых параметров и условий эксплуатации будущего радиатора.

Для достижения наилучших результатов конструкторы ШААЗа используют наиболее перспективные технологии и методы изготовления теплообменников.

- Так, для изготовления секций охлаждения тепловозов используются латунные трубки, сваренные на высокопроиз-

водительной трубочной машине токами высокой частоты. Применяемая для этих целей лента имеет толщину 0,20 мм. Качество сварного шва определяется испытанием на «разрыв» на специальном оборудовании при давлении свыше 12 атм.

- После процесса сварки ТВЧ происходит лужение - нанесение припоя на трубку в ванне.
- Охлаждающие пластины изготавливаются на прессах с автоматической подачей ленты.
- Опорные пластины изготавливаются на прессах с многопозиционными штампами.
- При изготовлении коллекторов используются как штампованные детали из листовой стали 3 мм, так и детали, изготовленные методом литья.
- Сборка остова происходит на автоматическом сборочном столе. Здесь на пакет трубок напрессовываются охлаждающие пластины.
- Спекание остова происходит в специальной печи при температуре 350 градусов.
- Затем на специальном станке спеченные остовы соединяют с опорными пластинами и монтируют боковины.
- Следующая операция – это развальцовка концов трубок на опорных пластинах. Здесь край трубки приобретает форму воронки.
- Качество пайки опорных пластин и трубок обязательно проверяют на герметичность в специальной ванне.
- Далее происходит приваривание баков и последующая проверка на герметичность.
- Готовые секции поступают на участок окраски.
- Завершающая операция - снова проверка на герметичность.

Тепловозные секции: эксплуатация и преимущества для потребителя

Секция водовоздушного охлаждения для тепловозов производства ОАО «ШААЗ» прошла теплотехнические испытания и получила одобрение Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта.

Изделие имеет универсальное применение как для охлаждения воды, так и для охлаждения масла, постоянно циркулирующего в системе охлаждения тепловозов различных серий.

В процессе изготовления секции применяется тройной контроль качества по герметичности.

Благодаря современной технологии изготовления методом спекания на охлаждающих пластинах отсутствует слой припоя, что увеличивает эффективность по теплоотдаче и позволяет снизить общий вес шаазовской секции.

Еще одно удачное конструкторское решение — использование луженой трубки с увеличенной площадью сечения, что предотвращает вероятность засоров при длительной эксплуатации теплоносителей.

Секция также имеет пониженное аэродинамическое сопротивление, что, в конечном счете, позволяет экономить дизельное топливо.

Готовые секции «ШААЗ» устанавливаются на модернизированные тепловозы серий ТЭМ2 УГМК и ТГМ4Б УГМК.

ОАО «Шадринский автоагрегатный завод»

641874, Россия, Курганская область, г. Шадринск, ул. Свердлова, д. 1

Тел./Факс 8(35253)6-26-78, 6-32-96, 9-18-55

sales@shaaz.ru, www.shaaz.biz

Электронные скоростемеры КПД-ЗП

ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА

Лучший выбор для промышленного железнодорожного транспорта!



КПД-ЗПС



КПД-ЗПВ



КПД-ЗПА

Сертифицирован
в Росстандарте и допущен
к применению в ОАО «РЖД».
Соответствует требованиям ПТЭ.

8-800-700-98-02
(звонок бесплатный)

- Цифровая регистрация данных и автоматизированная расшифровка снижает влияние человеческого фактора на результаты расшифровки
- Надежность и простота обслуживания обеспечивают более низкую стоимость жизненного цикла по сравнению с другими системами (в том числе обслуживание, проверка и ремонт)
- Регистрация географических координат и дистанционная передача данных обеспечивает контроль локомотивов в режиме реального времени

*Читателям журнала «ДЕПО» предоставляется скидка.
Звоните и спрашивайте!*

ОАО «Электромеханика» 440052, г. Пенза, ул. Гоголя, 51/53, тел.: 8 (8412) 209-105, market@elmech.ru, http://www.elmech.ru

Достоинства электронных скоростемеров КПД-ЗПА(В)

- Низкая стоимость эксплуатации
- Гибкая конфигурация благодаря открытой архитектуре
- Высокая надежность: количество отказов на 1 млн.км – 0,06 (за 24 мес. 2014-2015 гг., по информации ПКБ ЦТ ОАО «РЖД»)
- Межповерочный интервал 2 года
- Гарантийный срок эксплуатации - 3 года

Эффективность электронных скоростемеров КПД-ЗПА(В)

- Высокая точность измерения пути, скорости, ускорения (замедления), в том числе и на малых скоростях
- Контроль смены направления движения
- Измерение величины перемещения от заданной машинистом отметки
- Особенно эффективны при маневровой работе, на малодеятельных участках, на промышленных локомотивах и тяговых агрегатах
- Позволяют обеспечивать перевозку опасных грузов и динамическое взвешивание

На сети ОАО «РЖД» эксплуатируется свыше 5000 локомотивов,
оборудованных скоростемерами КПД-З.

Лучшая электроника
для российского транспорта!

10
ЛЕТ

Электроника Транспорт 2016

С п е ц и а л и з и р о в а н н а я в ы с т а в к а

Информационные технологии для транспорта и транспортных коммуникаций



Деловая программа:

- Конференция «Информационные технологии – эффективный инструмент привлечения пассажиров и повышения качества их обслуживания».
- Конференция для муниципальных администраций, операторов общественного транспорта, операторов платежных систем: "Современные технологии оплаты проезда и учета пассажиропотока".
- Семинар «Контрольно-диагностическое оборудование для обслуживания подвижного состава и транспортной инфраструктуры».
- Конференция «Электронные модули и компоненты для транспортного приборостроения и транспортных систем».

6-8 апреля 2016
СОКОЛЬНИКИ
МОСКВА

Тел: +7 (495) 287-44-12
E-mail: info@e-transport.ru
Сайт: www.e-transport.ru

ООО «ПРОМЫШЛЕННАЯ ЭКОЛОГИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ»



394033, г. Воронеж, Ленинский пр-т, 119А,
тел./факс (4732) 604-002, 604-003



Установка УДП-2001СМ имеет сертификат соответствия №11.000.0452 в системе добровольной сертификации средств измерений ФГУП «ВНИИМС». Устройство для измерения вибрации УДП-2001 имеет сертификат об утверждении типа средств измерений RU.C.28.004A №26709. Программное средство зарегистрировано во Всероссийском научно-техническом информационном центре под №50200900336. Установка имеет патент на полезную модель RU107862U1.

ЗАЩИТА ОДНОЙ КОЛЕСНОЙ ПАРЫ ОТ ПОВТОРНОГО ДИАГНОСТИРОВАНИЯ ПОД РАЗНЫМИ НОМЕРАМИ

При испытаниях буксовых узлов колесных пар вагонов на вибродиагностической установке УДП-2001СМ результаты измерений всегда отличаются друг от друга, несмотря на кажущееся постоянство параметров, и условий измерения. Такие неоднозначные величины параметров вибрации буксового узла называют случайным рассеиванием. На результаты измерений будут влиять факторы, не подлежащие контролю, например: недостаток или избыток смазки в буксовом узле; неравномерный износ роликов (фрикционов) из-за рассогласованности их режимов работы; случайные внешние воздействия вибрации на стенд при работе другого оборудования и др.

Рассеяние величин параметров вибродиагностики буксового узла колесной пары будет зависеть от точности метода измерений и конструктивных особенностей стенда. Если проводить измерения приборами от других установок (ОМСД, СКБУ и д.р.) с меньшей точностью измерений чем УДП-2001СМ, то рассеяние или размах случайных колебаний замеров увеличится. Таким образом возникают трудности в идентификации колесной пары по результатам измерений вибрационных характеристик буксового узла. Не рекомендуется проводить сравнительную проверку состояния буксового узла на другом типе виброустановки.

После проведения замеров колесная пара автоматизировано выталкивается на технологический путь. Повторное позиционирование этой колесной пары на стенде значительно увеличивает трудозатраты оператора связанные с привлечением кран-балки, другого работника для удержания колесной пары при ее переносе и позиционировании на стенде и д.р. Далее выполнение диагностирования опять проводят в автоматизированном режиме в соответствии с "Руководством по эксплуатации".

Для защиты от повторных измерений одной колесной пары под разными номерами в УДП-2001СМ (Автоматизированная установка третьего поколения для виброиспытаний буксовых узлов. "Депо", 2014 г., №9(64), стр. 26) используется метод, заключающийся в увеличении трудоемкости процесса диагностирования одной колесной пары. Этот метод защиты от диагностики одной колесной пары под разными номерами признан более эффективным, чем совершенствование программных средств.

Если результаты измерений оказываются одинаковыми или выполнены в течение интервала времени меньшего чем установлено регламентом на измерение одной колесной пары, то можно говорить о **недостаточной тщательности измерения или невыполнении технологической дисциплины работником**. Ведь при наличии случайного рассеяния невозможно предсказать результаты измерений!

ООО "Промышленная экология и безопасность" г. Воронеж

**Все пуско-наладочные работы по подключению и настройке установок проводит предприятие-изготовитель
ООО "Промышленная экология и безопасность" г. Воронеж.**



КОМПАНИЯ «АВАНТ-ТОРГ» ПРЕДЛАГАЕТ:

- **ремонт путевой техники (МПТ-4, МПТ-6, АДМ, АДГ, ДГКу)**
- **обточка, ремонт колесных пар с официальным освидетельствованием**
- **запасные части производства ОАО "Тихорецкий машиностроительный завод им. В.В. Воровского" по цене завода**
- **продукцию к железнодорожной технике, оборудование для тепловозов, вагонов и путевой техники**

ООО "Авант-торг"

Адрес: 426053, Удмуртская Республика, Ижевск г, Ворошилова ул, дом № 37А, оф.55

Тел: +7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10

E-mail: avant-torg@bk.ru

| Наименование | Чертеж | Ед. изм. | Цена (руб) | Компания | Телефон |
|----------------------------|-------------------|----------|-------------------|------------------|------------------|
| Кран | 4314 | шт | 850 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Кран | 4300 | шт | 600 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Кран | 4303 | шт | 1 400 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Кран | 4200 | шт | 750 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Кран | 4301 | шт | 850 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Кран | 4302 | шт | 700 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Кран | 4308 | шт | 1 400 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Кран | 4313 | шт | 1 700 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Кран | 254 | шт | 8 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Кран машиниста | 394, 395 | шт | 13 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Клапан | Э155 | шт | 1 950 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| ЗПК | | шт | 850 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Рукава | P17 | шт | 750 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Рукав | 369А | шт | 1 500 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| КЛУБ (БИЛ, БЭЛ) | | шт | по договоренности | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Манипулятор от АГД б/у | | шт | 100 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Форсунка АГС | 8К.09.00.00-4К | шт | 6 500 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Редуктор | 348 | шт | 2 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Стартер | СТ-722 | шт | 20 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Генератор | Г-722 | шт | 20 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Электродвигатель | ДН309 МАУ-1 53кВт | шт | 200 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Электродвигатель | Д31 У2 12 кВт | шт | 200 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Гидромотор | МГ112/32 У1 | шт | 25 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Головка нардана | А32 | шт | 1 300 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Вентиль | ВВ-32, 75 | шт | 1 600 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Регулятор | ЗРД | шт | 7 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| УБТ 367 | | шт | по договоренности | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| ЗМД манжета | | шт | по договоренности | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Насос масляный | 2Д50 | шт | 26 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Сервомотор | 2Д100.43.065 | шт | 19 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Воздухозамедлитель | 134 | шт | 12 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Балочка центрирующая | | шт | 850 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Клин фрикционный | М116198.00.03 | шт | 860 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Компрессор | КТ 6 | шт | 250 000 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Колодка композиционная | 25-610Н | шт | 230 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Колодка вагонная тип С | | шт | 400 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Колодка вагонная | 659.000 | шт | 200 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Помпа топливopодначивающая | 2Д100.32.010сб | шт | 7 500 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Тяга регулируемая | 634.46.010.40.399 | шт | по договоренности | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |
| Насос системы смазки | 55-318А-00 | шт | 19 500 | ООО "Авант-торг" | 7(925) 940-02-40 |

**Железные дороги Урала**

Продаем тепловозы.

Моб. Тел. 89126562136, ф./т. (34369) 499-62,
mokhov.valeriy@mail.ru; 9126562136@mail.ru

- Ремонт и освидетельствование колёсных пар ТЭМ, ТГМ, в том числе со сменой элементов на базе депо «РЖД» (ставится клеймо).
- Ремонт тяговых электродвигателей ТЭД.
- Все виды ремонта тепловозов ТЭМ, ТГМ.
- Оборудование СЦБ и связи (поставка, проектирование, монтаж).
- Материалы ВСП (новые и с/з).
- Тормозные колодки тип «М» локомотивные гребневые.
- Железнодорожный инструмент

Выполняем ремонты тепловозов, продление срока эксплуатации.ООО «Железные дороги Урала». Моб. Тел. 89126562136, ф./т. (34369) 499-62,
mokhov.valeriy@mail.ru; 9126562136@mail.ru

| | |
|--|------------------------|
| Обыкновенное освидетельствование колесной пары тепловоза с ревизией бунсового узла первого объема. | 29900 рублей с НДС |
| Полное освидетельствование колесной пары тепловоза ТЭМ-2 со сменой бандажей (бандажи исполнителя), с ревизией бунсового узла второго объема. | 132091,04 рублей с НДС |
| Полное освидетельствование колесной пары тепловоза ТЭМ-2 со сменой бандажей (бандажи исполнителя), с ревизией бунсового узла второго объема, заменой зубчатого колеса (зубчатое колесо исполнителя). | 238883,76 рублей с НДС |
| Ремонт тягового электродвигателя ЭД-118, ЭД-133, ЭД-120 в объеме среднего ремонта с ремонтом якоря. | 128884,54 рублей с НДС |
| Ремонт тягового электродвигателя ЭД-118, ЭД-133, ЭД-120 в объеме ТР-3. | 74260,08 рублей с НДС |

Стоимость такого модуля всего 5000 руб. звоните



(495) 765-73-16

Чтобы информация о вашей компании или продукции была опубликована в нашем журнале,

вам нужно просто позвонить по телефону:
(495) 765-73-16

или отправить запрос:
post@depo-magazine.ru.

Разместившим рекламу в журнале -
бесплатная поддержка в интернете!

МЕТАПРОМ.RU -
КРУПНЕЙШИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОРТАЛ РОССИИ



TRANSIT KAZAKHSTAN

20 years
of success

20th Anniversary
KAZAKHSTAN INTERNATIONAL
TRANSPORT & LOGISTICS
EXHIBITION

TRANSITKAZAKHSTAN

4-6 October 2016

Almaty, Kazakhstan

www.transitkazakhstan.kz

ORGANISERS:



Iteca (CIS and International companies)
Tel: +7 (727) 258 34 47;
E-mail: gulzana@iteca.kz
Project Manager: Gulzana Abdusharipova

IEC Atakent-Expo (Kazakhstan companies)
Tel: +7 (727) 275 09 11
E-mail: manager1@atakentexpo.kz
Project Manager: Anara Kalidjanova

OFFICIAL SUPPORT:



Ministry of Investment
and Development of
the Republic of Kazakhstan



КазАПО



СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассаЖИРОВ И ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ

Елисеев С.Ю., д.т. н., профессор кафедры «Эксплуатация железных дорог» Российской открытой академии транспорта (РОАТ) Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ),
Миронова О.В., старший преподаватель этой кафедры

Транспортная железнодорожная система России изначально с момента ее возникновения стратегически создавалась, прежде всего, для нужд граждан страны, пассажиров, грузовладельцев, клиентуры, государства, различных производственных и других отраслей с целью обеспечения ускоренной, качественной, сохранной, безопасной и дешевой перевозки пассажиров и грузов.

Организация перевозок пассажиров и грузов, и именно, на основе **обеспечения низкой их себестоимости, всегда являлась основной и приоритетной задачей железнодорожного транспорта** и достигалась высоким профессионализмом и мастерством его специалистов, что и делало эту отрасль привлекательной в ценовом вопросе в глазах общественности страны.

Постоянное проведение комплекса профилактических мер, направленных, прежде всего, на минимизацию бюрократического аппарата, содержание производительного штата работников сферы перевозок грузов и пассажиров в соответствии с прогрессивными нормативами и научной организацией труда, внедрение передовых технологий, эффективное использование подвижного состава, технических средств и комплексной транспортной инфраструктуры, позволяло железнодорожной отрасли достигать высоких производственных результатов и, при этом, поддерживать себестоимость перевозок на низком уровне.

С учетом того, что 40% в общей сумме эксплуатационных расходов железнодорожной отрасли занимали расходы на заработную плату, то во все времена эта позиция строго отслеживалась, максимально минимизировалась и преследовалась цель повышения производительности труда за счет выполнения существующих и возрастающих объемов работы меньшим количеством людей, по принципу приложения 20% усилий и получения 80% эффекта.

Железнодорожный транспорт являлся высокоэффективным сегментом народного хозяйства страны, обеспечивал своевременную и качественную перевозку пассажиров и грузов, наращивал объемы перевозок, постоянно работал над снижением их себестоимости, эффективно использовал подвижной состав, технические средства и комплексную транспортную инфраструктуру, внедрял новые технологии, самостоятельно развивал свою техническую базу за счет получаемой от перевозок прибыли, исправно платил налоги и являлся одним из основных доноров государственного бюджета страны.

Важным мериллом эффективности работы железнодорожного транспорта в те времена являлась его высокая рентабельность, при которой доходы от основной производственной деятельности — перевозок грузов и пассажиров перекрывали расходы на ее организацию (сальдо бюджета отрасли всегда было положительным, то есть с профицитом), создавали значительную прибыль и на ее основе фонды развития производства, социального назначения, материального поощрения и другие, что и характеризовало отрасль, как очень самодостаточную, высокоэффективную, а также как надежного партнера и помощника государства.

На тот период времени у всех работников железнодорожного транспорта и общественности страны было четкое и ясное понимание того, что именно **производственный блок организации перевозок грузов и пассажиров в деятельности всего железнодорожного транспорта является базовым и приносящим ему основные доходы** за счет которых весь железнодорожный транспорт в целом и существует, а все остальные процессы являются ему дополнительными и вспомогательными.

Пик перевозочного могущества железнодорожной транспортной системы страны пришелся на 70-80-е годы прошлого века, когда железнодорожный транспорт обеспечивал перевозку самых больших объемов грузов и пассажиров за всю историю своего существования, а грузонапряженность на железных дорогах страны была самая большая в мире.

В то время универсальный показатель качества и эффективности использования грузовых вагонов: **«Оборот грузового вагона — время от окончания одной погрузки до окончания последующей погрузки в него» являлся основным комплексным показателем**, по которому оценивалась эффективность работы железнодорожного транспорта в целом, а также планировалась и выстраивалась вся его производственная, экономическая и финансовая деятельность.

Благодаря высокопрофессиональной и эффективной организации перевозочного процесса в железнодорожной отрасли, транспортная составляющая в конечной стоимости продукции при ее доставке от производителя до потребителя составляла 30%, что соответствовало прогрессивным мировым транспортным стандартам и не оказывало большого ценового давления на потребительскую корзину граждан, отраслей народного хозяйства и экономики страны в целом.

С учетом характерной специфики технологических и других производственных процессов железнодорожного транспорта, стремящихся по своей природе к максимальной централизации, расширению и укрупнению зон обслуживания меньшим числом специалистов, технических средств и ресурсов, что и определяет их комплексную эффективность, все годы на железнодорожном транспорте целенаправленно и последовательно проводились организационно-технические, технологические, структурные и экономические мероприятия в этой части.

Это позволяло упразднить излишние структуры, организации и подразделения, устранять бюрократические промежуточные стыки взаимодействия, ликвидировать различные препоны, барьеры, сложности, потери времени от момента принятия решений и до момента их реализации, оптимизировать человеческие и другие ресурсы, повышать эффективность организации и управления производством, использования подвижного состава, технических средств и комплексной транспортной инфраструктуры, эволюционно укрупнять железные дороги и их отделения до рациональных и оптимальных границ и размеров.

Наряду с этим, производилось увеличение протяженности диспетчерских поездных участков, плеч оборота локомотивов и бригад, гарантийных вагонных полигонов, совершенствовалась система организации вагонопотоков,

развивались и внедрялись технологии вождения тяжело-весных и длинносоставных поездов, улучшалось качество планирования и организации эксплуатационной работы, благодаря этому снижались транспортные и производственные издержки в целом.

Более того, существующие и возрастающие объемы перевозок обеспечивались меньшим количеством подвижного состава, технических средств, комплексной транспортной инфраструктуры, персонала и эксплуатационных затрат, что в конечном итоге, позволяло целенаправленно снижать себестоимость перевозок и нагрузку на тарифную составляющую, передовые производственные опыты активно и широко распространялись для внедрения по сети.

Железнодорожная отрасль планомерно строила новые линии, электрифицировала сеть, при этом, в основе необходимости строительства новых объектов транспортной железнодорожной инфраструктуры и реконструкции уже эксплуатируемых лежало строгое выполнение экономических методик по проведению технико-экономических расчетов, определению эффективности использования капиталовложений, повышению результативности отдачи от проектов, нормативной их окупаемости по срокам и получению регулярной прибыли от эксплуатации новой транспортной инфраструктуры.

Все основные показатели и измерители, характеризующие уровень и эффективность работы железнодорожного транспорта, для общественности страны находились в свободном доступе и постоянно приводились в средствах массовой информации, что позволяло обществу контролировать и давать принципиальную и объективную оценку эффективности деятельности железнодорожной отрасли.

Система железнодорожного транспорта страны постоянно находилась под контролем органов транспортной прокуратуры, народного, общественного контроля и всех других причастных государственных структур, что позволяло обществу осуществлять комплексный контроль за законностью, качеством и эффективностью деятельности железнодорожной отрасли в целом, за соблюдением финансовой дисциплины, законных прав работников отрасли, граждан страны, пассажиров, грузовладельцев, клиентуры и всех других лиц, пользующихся услугами железнодорожного транспорта.

За многие годы своего существования железнодорожная транспортная система претерпевала этапы своего эволюционного развития и совершенствования, что в главную и первую очередь диктовалось целями и задачами развития самой страны, ее экономики и возможностями достижений научно-технического прогресса.

В развитии системы железнодорожного транспорта страны громадный вклад внесло много поколений ученых, творческой интеллигенции, инженеров, новаторов и передовиков производства и тружеников железнодорожной отрасли, которые своим творческим и самоотверженным трудом способствовали становлению и превращению железнодорожного транспорта в мощную и высокопрофессиональную систему.

Научно-исследовательские институты, научно-технические и производственные центры системы железнодорожного транспорта в те времена обладали сильным кадровым и научным потенциалом, позволяющим разрабатывать новые прогрессивные технологии, технические средства, типовые проектные решения и многое другое, внедрение которых на производстве давало ощутимый экономический эффект.

Благодаря этому, данные институты и центры на деле оправдывали свое предназначение и существовали исключительно за счет средств самоокупаемости и самофинансирования с получаемых доходов от конкретного внедрения на производстве своих научных, технических и технологических разработок, что являлось логической завершенностью в специфике их деятельности.

Характерными принципами подготовки и воспитания работников системы железнодорожного транспорта являлись славные трудовые традиции в отрасли, равнение на трудовые достижения и свершения самых выдающихся и достойных новаторов и передовиков производства, представителей науки, инженеров и творческой интеллигенции.

Историческое наследие, преемственность поколений, наставничество, чествование ветеранов труда, уважение и забота о них и пенсионерах, посвятивших свою жизнь делу служения железнодорожному транспорту - все это культивировало и воспитывало в работниках отрасли чувство общности, высокого профессионального достоинства, ответственности и наполняло их гордостью за систему, что и определяло в целом ее монолитность, сплоченность, мощь и высокий профессионализм.

Во главе общей кадровой идеологии системы железнодорожного транспорта и путеводной звездой в начале профессионального пути для всех работников в отрасли являлся образ человека труда, труженика — производственника, представителя рабочей профессии (составителя поездов, дежурного по станции, поездного диспетчера, машиниста локомотива, осмотрщика вагонов, монтера пути, механика устройств сигнализации, централизации, блокировки, связи, энергоснабжения и всех других рабочих профессий), работающего непосредственно в сфере материального производства и в течение всего периода суток и в любую погоду, производящего продукцию железнодорожного транспорта — перевозки грузов и пассажиров.

Серьезное значение уделялось подготовке профессиональных кадров, людям создавались прекрасные условия для обучения, как на дневной форме, так на вечерней и заочной, студентам - производственникам представлялись законные учебные отпуска на период учебных сессий, работы и защиты дипломных проектов.

Ориентация молодежи на железнодорожную специальность осуществлялась уже со школьной скамьи путем организации постоянных и системных экскурсий по рабочим местам и закрепления школьников за ними в качестве своеобразных стажеров, что уже с того момента позволяло им впитывать в себя понимание и специфику железнодорожной специальности.

В технологии подготовки профессиональных кадров главное и первостепенное значение придавалось соблюдению обязательного прохождения человеком большинства промежуточных этапов с должностей самого низшего производственного уровня единой иерархии железнодорожной системы до высшего ее эшелона, что и являлось основой постепенного, логического и эволюционного приобретения им высокого и настоящего профессионального мастерства, необходимой квалификации и опыта практической работы как на производстве, так и затем в сфере управления им.

Назначение людей на руководящие и другие должности производилось строго и только по профессиональным принципам, согласно требуемого железнодорожного образования и квалификации, на основании необходимого

и накопленного ранее опыта практической работы на железнодорожном производстве и в сфере управления им, с учетом конкретных выдающихся заслуг перед отраслью и достижений в железнодорожном деле.

Весь профессиональный путь при назначении специалиста на руководящую должность широко приводился в средствах массовой информации и являлся достойным примером и образцом для профессиональных ориентиров всем остальным работникам, тем самым мотивируя их силы, энергию и творческие способности на самореализацию, профессиональный и карьерный рост в хорошем понимании этого слова.

В те времена железнодорожная отрасль очень высоко ценила, дорожила и бережно относилась к своему кадровому потенциалу, вкладывала в его подготовку много сил и средств, понимая, что настоящие высокопрофессиональные кадры возникают не в одночасье, а формируются многими годами, а то и десятилетиями общего упорного труда.

Коэффициент разницы между уровнем заработной платы первого руководителя железнодорожной отрасли и средней зарплаты в ней равнялся четырем, что по сети железных дорог, да и в стране в целом, было в открытой и широкой известности, и всеми позитивно и в здоровой форме воспринималось как разумная разница по сложности, объемам, ответственности и престижности работы на высшей должности отрасли, до которой достойному специалисту надо было дойти, прежде всего, благодаря огромным личным стараниям, выдающимся способностям и соответствующим качествам.

Размер заработной платы работников сферы железнодорожного производства, инженерно-технических специалистов и средних руководителей сферы управления примерно находился на одинаковом уровне и незначительно отличался друг от друга в зависимости от статуса занимаемой должности, характера, специфики, сложности и объемов выполняемой работы, при этом уровень зарплаты также был представлен в свободном информационном доступе для всех работников отрасли и общественности страны.

Именно такой комплексный, высокопрофессиональный, грамотный, достойный и справедливый по своему социальному значению подход в организации и управлении системой железнодорожного транспорта позволял ему успешно и эффективно решать все производственные задачи, которые перед ним ставило общество, государство и руководство страны, стойко преодолевать трудности, периодически предъявляемые ему временем, испытывая, при этом, его на профессиональную прочность и способность к адаптации в новых изменяющихся условиях жизни и экономики.

Анализ ситуации на тот момент.

В первой половине 80-х годов прошлого столетия в стране стала явно постепенно проявляться негативная динамика замедления темпов роста экономики и определилась тенденция не только ее стагнации, застоя производства и торговли, но и снижения уровня развития экономики в целом, что в свою очередь привело к уменьшению выпуска количества продукции и товаров, перевозимых железнодорожным транспортом.

По этой причине определилась тенденция падения объемов перевозок грузов, что подвигнуло железнодорожную отрасль на дальнейшее проведение вышеперечисленных традиционных комплексных организационно-технических, технологических, структурных и других мероприятий, направленных на стабилизацию экономического положения систе-

мы путем обеспечения, прежде всего ее рентабельности, то есть превышения доходов над расходами и недопущения роста себестоимости перевозок грузов и пассажиров.

Сокрушительный удар по железнодорожному транспорту нанесло обвальное падение объемов перевозок грузов, связанное с распадом Советского Союза и резким снижением уровня экономики, но даже в этих тяжелейших условиях, благодаря богатому накопленному производственному опыту, высокопрофессиональным кадрам, самоотверженному труду людей, грамотным и своевременно принятым мерам отрасль не только удержалась на плаву и самостоятельно обеспечила свою технологическую устойчивость и экономическую стабильность без финансовой помощи со стороны государственного бюджета, но и сохранила статус одного из главных его доноров, надежного партнера и помощника государства.

В этот сложный период железнодорожная отрасль, чтобы выжить, проводила в системе жесткую политику по строжайшей экономии каждого рубля и каждой копейки, с учетом же того факта, что доходная часть резко и значительно обрушилась, железнодорожникам пришлось срочно сокращать расходную часть путем укрупнения железных дорог и их отделений, экономии фонда заработной платы, оптимизации человеческих ресурсов, временной консервации станций, локомотивных, вагонных депо и других линейных предприятий.

В контексте с этим, проводилась временная консервация вторых перегонных путей на участках отдельных малоделятельных линий, мест общего пользования, грузовых вагонов и локомотивов, повсеместно осуществлялись мероприятия по восстановлению и повторному использованию эксплуатационных материалов и оборудования, экономии топливно-энергетических ресурсов, что позволяло обеспечить существующие объемы перевозок минимальным количеством человеческих, технических, энергетических и финансовых ресурсов.

В дальнейшем, по мере постепенного восстановления и оздоровления экономики страны, временно законсервированные транспортные и другие вспомогательные производственные мощности железнодорожной отрасли, подвижной состав и технические средства, вновь вводились в эксплуатацию и эффективно использовались.

Особо следует отметить тот факт, что даже в тех сложнейших экономических условиях железнодорожный транспорт **уделял первостепенное значение постоянному развитию, реформированию и совершенствованию основного производственного блока - системы управления перевозками**, находил для этого в себе силы, возможности и средства за счет оптимизации внутренних резервов, так как именно **эта основная мера позволяла отрасли во все времена значительно повышать эффективность производства, увеличивать объемы перевозок, снижать их себестоимость и сокращать эксплуатационные расходы в целом.**

Знаковым и ярко показательным по своему содержанию моментом для середины 90-х годов прошлого века явилось начало широкомасштабного и повсеместного внедрения на железнодорожном транспорте компьютерных информационно-управляющих и аналитических технологий и автоматизированных систем управления процессами перевозок грузов и пассажиров, что создало соответствующие предпосылки и дало реальные возможности для проведения структурных реформ в отрасли и совершенствования системы управления перевозочным процессом.

В связи с этим, в тот период на ряде железных дорог сети были созданы единые дорожные автоматизированные диспетчерские центры управления перевозками (ДЦУ) путем перевода в них из отделений дорог систем управления поездными диспетчерскими участками и узлами, а также на основе внедрения микропроцессорных компьютерных систем диспетчерской централизации (ДЦ) и автоматизированных систем диспетчерского контроля (АСДК) нового поколения.

Создание единых дорожных автоматизированных диспетчерских центров управления перевозками (ДЦУ) позволило значительно улучшить качество планирования и организации эксплуатационной работы, повысить эффективность использования подвижного состава, комплексной транспортной железнодорожной инфраструктуры, технических средств, сэкономить энергетические ресурсы, сократить эксплуатационные расходы и снизить себестоимость перевозок грузов и пассажиров.

В эти же годы, с целью улучшения транспортного сервиса и повышения качества обслуживания грузовладельцев и клиентуры на этапах формирования единого массива заявок на перевозку грузов, организации оформления перевозочных документов и выполнения начальных и конечных грузовых операций с вагонами по сети железных дорог, была создана единая система фирменного транспортного обслуживания (ФТО) с центральным пунктом и разветвленной сетью филиалов в управлениях железных дорог, их отделениях и на выделенных опорных станциях.

Однако, при всем этом, именно в эти же годы наиболее остро и стала проявляться очевидность того, что основная материально-техническая база железнодорожного транспорта, технические устройства и средства, грузовые и пассажирские вагоны, локомотивы, путевые ремонтные механизмы и т. п. на 85% физически и морально устарели и изнашивались, большинство железнодорожных мостов и других сооружений было построено еще в позапрошлом веке и требовало модернизации, усиления или замены, наблюдалось большое отставание в капитальном ремонте верхнего строения пути.

Все эти крайне негативные и опасные факторы в совокупности грозили в явно прогнозируемой и, причем, недалекой перспективе железнодорожной отрасли потерей технологической устойчивости, повышенной аварийностью, потенциальной угрозой здоровью и жизни людей, сохранности материальных ценностей - грузов, перевозимых железнодорожным транспортом.

Цель по улучшению положения дел в системе.

В 1996 году съезд железнодорожников принял историческое решение о необходимости реформирования железнодорожного транспорта в новых рыночных условиях, во главу основных постулатов по необходимости проведения этой структурной реформы было заложено дальнейшее развитие системы управления процессами перевозок, обновление вагонного и локомотивного парков, развитие и модернизация комплексной транспортной инфраструктуры за счет привлечения государственных и частных инвестиций, увеличение объемов перевозок, снижение их себестоимости, повышение качества обслуживания грузовладельцев и пассажиров, эффективности использования подвижного состава и технических средств.

В течение последующих пяти лет уже на всех железных дорогах сети в полном объеме были созданы и запущены

в эксплуатацию единые дорожные автоматизированные диспетчерские центры по управлению процессами перевозок (ДЦУ), на всех железнодорожных станциях продолжалось широкомасштабное и повсеместное внедрение информационно-аналитических и управляющих технологий, автоматизированных систем по управлению процессами перевозок, пропуском и переработки вагонопотоков.

В этот период времени по сети железных дорог эффективно реализовывался комплекс организационно-технических и технологических мероприятий по укрупнению диспетчерских поездных участков, увеличению плеч оборота локомотивов и бригад, гарантийных вагонных полигонов и другим важным и решающим производственным позициям, что в целом позволило достигнуть дальнейшего значительного улучшения эффективности использования вагонов, локомотивов, комплексной транспортной инфраструктуры и снижения себестоимости перевозок грузов.

Реализация всего перечисленного комплекса мер позволила в то время обеспечить перевозку возрастающих объемов грузов меньшим количеством вагонов и локомотивов при высоком уровне выполнения качественных и количественных показателей эксплуатационной работы сети, к примеру, основной качественный показатель, характеризующий эффективность работы железнодорожной отрасли, как оборот грузового вагона, составлял 7 суток.

Следует отметить следующий факт, что на тот момент система железнодорожного транспорта была рентабельна и самоокупаема, то есть доходы от ее основной производственной деятельности перекрывали расходную часть, а с получаемой прибылью система частично развивалась, насколько ей это позволяли финансовые ресурсы, исправно платила налоги и являлась донором государственного бюджета страны.

Средства для достижения поставленной цели.

Согласно общей идеологии Правительства Российской Федерации по созданию в стране конкурентоспособного рынка транспортных услуг предусматривалось реформирование и совершенствование единого транспортного комплекса в составе всех смежных видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, морского, речного, авиационного, трубопроводного), транспортных компаний, перевозчиков, операторов подвижного состава и всех других участников перевозки грузов и пассажиров.

Стратегической целью реализации этого комплексного мероприятия являлось повышение качества транспортных услуг и сервиса для населения страны, грузовладельцев, производственных, сельскохозяйственных и других отраслей, обеспечение низкой себестоимости перевозок, их сохранности, ускорение доставки грузов, поддержание транспортной составляющей в конечной стоимости продукции и товаров на уровне 30%, увеличение объемов перевозок грузов и пассажиров, а также привлечение на транспортную систему страны международных транзитных потоков.

С учетом того факта, что железнодорожный транспорт является самым фондоемким из всех других видов транспорта и своей разветвленной инфраструктурой охватывает наибольшую часть территории страны, именно по этой причине на него и возлагалась большая надежда и ответственность в том, что он выступит локомотивом и путеводным флагманом этого общего процесса по реформированию всего транспортного комплекса страны,

будет идти в авангарде всех главенствующих начинаний и личным примером подтянет за собой все остальные виды транспорта и других участников процесса перевозки грузов и пассажиров.

Для развития и модернизации комплексной транспортной инфраструктуры страны, обновления вагонного и другого подвижного состава предусматривалось привлечение сторонних частных инвестиций на основе эффективной реализации механизмов и принципов государственно-частного партнерства (ГЧП).

С целью систематизации работы по привлечению частных инвестиций для модернизации и развития транспортной железнодорожной инфраструктуры, обновления вагонного и локомотивного парков 18 мая 2001 года вышло постановление Правительства Российской Федерации № 384 об искусственном наделении всей материально-технической базы железнодорожного транспорта страны, созданной в течение 179 лет на государственные и народные средства, статусом открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»).

По прошествии двух последующих лет подготовительных работ в октябре 2003 года система Министерства путей сообщения РФ, просуществовавшая в этом качестве 179 лет, юридически была упразднена и ее правопреемником стало открытое акционерное общество «Российские железные дороги», а согласно срокам вышеуказанного постановления Правительства РФ, реформирование железнодорожной отрасли должно было быть закончено до конца 2011 года.

Обретение железнодорожной системой статуса открытого акционерного общества должно было дать новой компании возможность оформить капитализацию своих активов, осуществить первичное публичное размещение ценных бумаг (акций и облигаций) на фондовом рынке (IPO) с целью их продажи и через этот финансовый механизм начать получать и вливать в железнодорожную отрасль сторонние частные инвестиции для ее широкомасштабной модернизации и дальнейшего развития.

Программа действий по достижению поставленной цели.

В вопросе реформирования и совершенствования системы железнодорожного транспорта в целом для открытого акционерного общества «Российские железные дороги» определилось два основных направления деятельности.

В первом направлении, согласно программы по реформированию всего транспортного комплекса страны, ОАО «РЖД» должно было осуществить ускоренную продажу грузовых вагонов операторам и с момента продажи всех этих вагонов стать чисто инфраструктурной компанией, в чьи обязанности должно было входить только содержание и развитие железнодорожной транспортной инфраструктуры (путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации, блокировки, связи, энергоснабжения и всех других технических средств), а также содержание, ремонт и эксплуатация локомотивов.

Наряду с этим, в функции ОАО «РЖД» также входила организация движения поездов и производство маневровой работы с помощью единых дорожных диспетчерских центров управления перевозками (ДЦУ), железнодорожных станций (ДС) и межстанционных перегонов, а также, на основе выполнения нормативного графика

движения поездов, плана их формирования и других внутренних железнодорожных технологических процессов.

С момента продажи последнего грузового вагона, система фирменного транспортного обслуживания (ФТО) должна была быть упразднена, как выполнившая свое основное предназначение, железнодорожный информационный ресурс по дислокации подвижного состава должен был быть интегрирован с информационными ресурсами смежных видов транспорта и других участников перевозочного процесса в единое информационное интернациональное поле (пространство), на базе чего должна была быть создана единая транспортная биржа страны.

Затем ОАО «РЖД» должно было определить размер плановой доходной части, формируемой уже только за счет своей производственной деятельности по представлению железнодорожной транспортной инфраструктуры в пользование операторам подвижного состава и перевозчикам, после чего определить размер плановой расходной части, которая должна была быть соответственно меньше доходной, а с разницы между превышением доходной части над расходной определить размер плановой прибыли компании, что и должно было обеспечивать ее рентабельность и самоокупаемость в условиях этого специализированного вида деятельности.

Следующим важным, ответственным и решительным шагом ОАО «РЖД» должно было активизировать свою работу по второму направлению своей деятельности в части осуществления проведения структурных, организационно-технических, технологических, юридических, экономических и финансовых мероприятий по приведению всего своего инфраструктурного производственного комплекса в соответствие размерам определенной им плановой расходной части баланса (сальдо).

Реализация этих комплексных мероприятий должна была быть направлена на повышение эффективности производства и интенсивности труда, оптимизацию внутренних резервов, человеческих ресурсов, высвобождение фонда заработной платы, упразднение неэффективных структур, организаций и подразделений, экономию топливно-энергетических ресурсов, консервацию излишних локомотивов, эффективное использование транспортной инфраструктуры и всего другого, что должно было дать в совокупности конкретное и значительное сокращение расходной части **до установленной расчетами красной планки по ней.**

В этом направлении предусматривалось создание на сети железных дорог вместо 17 дорожных диспетчерских центров управления перевозками (ДЦУ) 7 региональных центров управления перевозками (ЦУПР) для эффективного управления магистральными грузо-, вагоно- и поездопотоками по принципу их зарождения и погашения с размещением этих центров в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Новосибирске, Иркутске, Хабаровске и Ростове-на-Дону.

В комплексе с созданием региональных центров управления перевозками (ЦУПР) вместо 17 железных дорог путем их укрупнения должно было быть создано 7 дорог с размещением их Управлений в выше указанных городах, причем границы транспортных инфраструктур этих укрупненных дорог, исходя из соблюдения принципов технологической эффективности, должны были строго соответствовать оптимальным границам полигонов управления перевозками из региональных центров.

В контексте с созданием региональных центров управления перевозками (ЦУПР) и укрупнением железных дорог должна была быть увеличена протяженность диспетчерских поездных участков, плеч оборота локомотивов и бригад, гарантийных вагонных полигонов, оптимизирована система организации вагонопотоков путем концентрации их переработки на наиболее мощных сортировочных станциях и в железнодорожных узлах, вождение грузовых и пассажирских поездов должно было быть организовано меньшим количеством локомотивов и в одно лицо.

Для пропуска по сети железных дорог тяжеловесных и длинносоставных поездов весом от 10.000 до 20.000 тонн и длиной в 100-110 вагонов должно было быть произведено широкомасштабное удлинение приемоотправочных станционных путей, должна была быть произведена разработка и внедрение в эксплуатацию новых мощных локомотивов, вагонов с повышенной грузоподъемностью и увеличенной динамической нагрузкой на ось, нового более мощного типа рельсов и других элементов верхнего строения путей.

Целенаправленно и последовательно должна была производиться дальнейшая разработка и внедрение информационных технологий, автоматизированных, механизированных и кибернетических систем организации перевозочного процесса, других производственных технологий, системы автоматического ведения поезда локомотивом с помощью бортового компьютера, полного перехода на безбумажную технологию и электронные грузовые документы, что должно было позволить заменить ручной труд и перейти на автоматизированный режим выполнения большинства производственных функций.

Должно было быть произведено окончательное и полноценное упразднение, как изживших себя и ставших в структуре управления железнодорожным транспортом непроизводительным и излишним звеном, отделений железных дорог, путем оптимизации человеческих ресурсов, высвобождения фонда заработной платы, полной ликвидации эксплуатационных расходов, снятия с баланса

ОАО «РЖД» зданий и другого материального имущества, облагаемого налогами и амортизационными отчислениями на их содержание и эксплуатацию.

ОАО «РЖД» должно было полностью освободиться от непрофильных активов и не свойственных ему видов деятельности, для реформирования и совершенствования пассажирских и пригородных перевозок должны были быть созданы специализированные компании.

ОАО «РЖД» совместно с перевозчиками должно было провести подготовительную работу по созданию условий для вождения по сети железных дорог грузовых поездов, состоящих из собственных вагонов перевозчиков, и принадлежащими им локомотивами, а также реализовать эти технологии на практике.

Совместно с другими видами транспорта, операторами подвижного состава, перевозчиками, экспедиторами и всеми другими участниками перевозок грузов ОАО «РЖД» должно было постоянно прогнозировать в ближней и дальней перспективе конъюнктуру, конфигурацию и структуру грузо-, вагоно- и поездопотоков по принципу их зарождения и погашения, заблаговременно выявлять лимитирующие места по сети и на этой основе своевременно усиливать провозные, пропускные и перерабатывающие способности железнодорожной и комплексной транспортной инфраструктуры, особенно на стыках взаи-

модействия со смежными видами транспорта и с другими участниками единого процесса перевозок.

Что и как было сделано и не сделано.

Анализ ситуации на данный момент.

На первых порах процесса реформирования ОАО «РЖД» занимало флагманскую, главенствующую и активную позицию, которую от него и ожидало изначально гражданское общество, государство, руководство страны и ее единый транспортный комплекс, но в какой то момент времени ОАО «РЖД» перевело стрелку в бок и отклонилось от общего магистрального курса, свернув в тупик бесперспективных узковедомственных и корпоративных коммерческих интересов, которые шли в разрез с принципами общей идеологии реформирования.

Более того, в своей производственной деятельности ОАО «РЖД» стало всячески дистанцироваться и отдаляться от всего транспортного комплекса страны, перевозчиков, операторов подвижного состава, экспедиторов и других участников процесса перевозок грузов и пассажиров, под видом коммерческой и служебной тайны, с помощью железного занавеса полностью закрылось не только от них, но и частично от федеральных и региональных органов власти, а с учетом того, что железнодорожная отрасль является фондоемкой, разветвленной и способной влиять на многие вопросы, ОАО «РЖД», таким образом, стало тормозом не только своей реформы, но и общих реформ.

Создание по инициативе ОАО «РЖД» своих дочерних компаний ОАО «Первая грузовая компания» (ОАО «ПГК») и ОАО «Вторая грузовая компания» (ОАО «ВГК», в настоящее время именуемой «Федеральная грузовая компания» (ОАО «ФГК»)), с одной стороны явилось шагом вперед на пути реформ, а с другой стороны обернулось двумя шагами назад, так как ОАО «РЖД» упорно несколько лет подряд не хотело продавать грузовые вагоны этих компаний инвесторам, а это, безусловно, задерживало, тормозило процесс реформирования железнодорожной отрасли в целом и заведомо ставило под угрозу срыва сроки его проведения, установленные программой Правительства Российской Федерации.

При этом, ОАО «РЖД» с каким-то фатальным упорством держалось за получение доходов от перевозок по старой схеме своей производственной деятельности и под любыми предлогами не желало переходить на формирование доходной части уже полностью по новой схеме производственной деятельности от содержания и представления железнодорожной транспортной инфраструктуры в пользование операторам подвижного состава, перевозчикам и другим участникам перевозки грузов и пассажиров.

Система фирменного транспортного обслуживания (ФТО), как структура, изжившая себя в тех уже условиях, продолжала существовать в какой-то непонятной и суррогатной форме, что приносило только вред реализации механизму и ходу реформы железнодорожной отрасли, интеграция железнодорожного информационного ресурса по дислокации подвижного состава на транспортной инфраструктуре с аналогичными ресурсами смежных видов транспорта, операторов подвижного состава, перевозчиков и других участников процесса перевозок осуществлена не была, единая транспортная биржа также не была создана.

ОАО «РЖД» совместную подготовительную и организационную работу с перевозчиками по созданию условий для вождения по сети железных дорог грузовых поездов, состоящих из собственных вагонов перевозчиков, и принадлежа-

щими им локомотивами, надлежащим образом не провело и эти технологии на практике реализованы не были.

Из-за отсутствия конструктивного взаимодействия ОАО «РЖД» с операторами подвижного состава и перевозчиками в вопросах отработки и реализации эффективных технологий по управлению приватными грузовыми вагонами по мере появления их на сети в большом количестве и образования профицита, использование этих вагонов стало значительно ухудшаться, непроизводительный порожний пробег вагонов приблизился к 70%, простои вагонов на технических станциях и подъездных путях увеличились в десятки раз, оборот грузового вагона составил 17 суток, что незамедлительно привело к росту себестоимости перевозок и увеличению транспортной составляющей в конечной стоимости продукции (товара), и сразу же негативно повлияло на потребительскую корзину граждан, бизнес, другие отрасли и экономику страны в целом.

Железнодорожная транспортная инфраструктура стала использоваться крайне неэффективно, перемещение вагонов по сети железных дорог стало осуществляться хаотично, стихийно и неуправляемо, это приводило к скоплению вагонов в определенных местах, снижению маневренности и мобильности инфраструктуры, образованию заторов и пробок по сети, а в отдельных случаях и просто парализовывало эксплуатационную работу отдельных направлений и полигонов, принося железнодорожной отрасли, операторам подвижного состава и перевозчикам громадный финансовый ущерб, и все потому, что ОАО «РЖД» недостаточно занималось решением этих серьезнейших вопросов, а что-то пустило и на самотек.

Региональные центры управления перевозками (ЦУПР) по сети ОАО «РЖД» созданы не были, укрупнение железных дорог произведено не было, увеличение протяженности диспетчерских поездных участков, плеч оборота локомотивов и бригад, гарантийных вагонных полигонов выполнено не было, оптимальное перераспределение переработки транзитных вагонопотоков на выделенных сортировочных станциях не осуществлялось, широкомаштабное удлинение приемоправочных станционных путей для вождения по сети железных дорог тяжеловесных и длинносоставных поездов не производилось.

Разработка, создание и запуск в эксплуатацию мощных локомотивов нового поколения, способных водить одним локомотивом грузовые поезда весом от 10.000 до 20.000 тонн также произведено не было, и это при том, что в современной мировой практике локомотивостроения уже имеются большие достижения в этой части.

К примеру, локомотив китайского производства «Чинзанк» ведет грузовой поезд весом 50.000 тонн в условиях высокогорной местности с тяжелым географическим профилем пути и разреженной воздушной среды с недостатком кислорода, локомотив канадского производства QNSL 500, ведет грузовой поезд весом 33.000 тонн в условиях Крайнего Севера при температуре окружающей среды минус 60 градусов и с тяжелым неровным профилем пути, причем, машинист этого типа локомотива ведет поезд в одно лицо без помощника.

Дальнейшая разработка и внедрение информационных технологий, автоматизированных, механизированных и кибернетических систем организации перевозочного процесса и других производственных технологий не производилась, система автоматического ведения поезда локо-

мотивом с помощью бортового компьютера разработана и внедрена не была, полный переход на безбумажную технологию и электронные грузовые документы осуществлен не был, замены ручного труда и перехода на автоматизированный режим выполнения большинства производственных функций не произошло.

За последние десять лет в железнодорожной отрасли не внедрена ни одна новая серьезная автоматизированная система, которая по конструкции бы основывалась на серверах и компьютерах линейного уровня станций и предприятий, технических средствах линейного тракта, на суперкомпьютерах и мейнфреймах, высокоскоростных и мощных каналах связи, и через это дала бы возможность внедрения новых динамических оптимизационных прикладных технологий в области организации процессов перевозок и других сферах, все эти годы на основе использования старого информационного ресурса, ранее внедренных систем, делались только какие-то различные графические интерфейсы, таблицы и т.п., и то сомнительного характера, содержания и качества.

Отделения железных дорог, как изжившие себя в современных условиях структурные звенья, фактически упразднены не были, а путем замены на зданиях табличек с названиями организаций были искусственно переименованы в филиалы железных дорог с сохранением тех же штатов, того же фонда заработной платы и всех эксплуатационных расходов на содержание этих зданий.

Созданные в рамках реформирования пассажирского комплекса железнодорожного транспорта Федеральная пассажирская компания (ОАО «ФПК») с целью организации перевозок пассажиров в дальнем следовании и сеть пригородных пассажирских компаний (ОАО «ППК») по перевозке пассажиров в пригородном сообщении, при некотором улучшении качества обслуживания пассажиров, снижения расходов на организацию пассажирских перевозок и их себестоимости не только не добились, но, и наоборот, значительно их увеличили.

В условиях денежной инфляции и снижения общего уровня платежеспособности граждан из-за сложной экономической ситуации в стране увеличение стоимости проезда в пассажирских поездах дальнего и пригородного сообщений, установка турникетов на перронах станций, их ограничений и введение в поездах большого количества контролеров и сопровождающих охранников, возымело только обратный негативный эффект, при котором часть пассажиров с железнодорожного транспорта стали уходить на автомобильный, являющийся более дешевым, мобильным и маневренным.

Дальнейшая попытка ОАО «РЖД» переложить эксплуатационные расходы по содержанию пригородных пассажирских перевозок на региональные органы власти успехом не увенчалась, а крайне непопулярная в народе и опасная по сути мера отмены поездов пригородного сообщения, столь важных и необходимых для обеспечения стабильных межрегиональных связей в стране, создала в обществе потенциальную угрозу возникновения социальной напряженности с возможно непредсказуемыми последствиями.

Суммарные убытки от нерентабельности пассажирских перевозок дальнего и пригородного сообщений легли дополнительным тяжелым бременем на чашу весов расходной части общего производственного и финансового баланса деятельности ОАО «РЖД», тем самым значительно увеличивая расходную его составляющую.

Значительный ущерб делу железнодорожного транспорта нанесла дифференциация, дезинтеграция, разрушение, разделение, разъединение и дробление в отрасли различных централизованных производственных технологий и процессов, ранее обеспечивающих в своей совокупности мощный объединенный синергетический эффект за счет четкой слаженности взаимодействия всех составных звеньев единого технологического механизма и причастных к нему работников, а также минимизацию связанных с этим эксплуатационных расходов.

Эти производственные технологии и процессы железнодорожной отрасли, во все времена ее существования, наоборот интегрировались в единый централизованный эффективный механизм, объединялись, отрабатывались, применялись и совершенствовались десятилетиями производственной деятельности, а эффективность их централизации была проверена продолжительным временем, доказана конкретной практикой, соответствующими экономическими расчетами и достижением реальных положительных производственных результатов.

Разделение же этих централизованных технологий и процессов в железнодорожной системе приводило к ее неэффективности и деградации, образованию множества стыков бюрократического взаимодействия, связанных с этим проволочек, препонов, барьеров, сложностей, взаимонепонимания, случаям волокиты, сутяжничества, а порою и открытого саботажа, потерям бюджета рабочего времени от момента принятия решений до их практической реализации на деле, параллелизму и повторности выполнения одних и тех же аналогичных операций, большому раздуванию бюрократических штатов, громаднейшему увеличению эксплуатационных расходов и множеству других крайне негативных проявлений, с этим связанных.

Негативность всех вышеуказанных факторов наносила системе железнодорожного транспорта значительный финансовый вред и ущерб, который в свою очередь опять же дополнительным тяжким бременем ложился на расходную чашу весов единого производственного и финансового баланса ОАО «РЖД», утяжелял ее и, из-за этого, нарастающим итогом в прямой геометрической прогрессии неотвратимо, неизбежно и фатально постепенно приближал железнодорожную отрасль к порогу состояния нерентабельности, убыточности и фактического банкротства.

В этой связи, крайне порочной, вредоносной и негативной основой всего этого явилось ускоренное создание в системе железнодорожного транспорта множества различных дополнительных бюрократических структур, организаций, подразделений, дирекций и дочерних компаний

ОАО «РЖД» различного назначения, пошиба и сомнительного характера, которые в железнодорожной отрасли стали массово плодиться, появляться и расти, как грибы после дождя, являясь, при этом, зависимыми сателлитами ОАО «РЖД».

С учетом того, что большинство из этих новых бюрократических и непроизводительных организаций, структур и подразделений создавались со статусом открытого акционерного общества (ОАО), сам юридический факт этого автоматически тянул за собой и приносил для железнодорожной отрасли громадные дополнительные эксплуатационные расходы на содержание этих многочисленных чиновничьих и бюрократических штатов, особенно, членов Советов директоров, Правлений этих компаний, так назы-

ваемого пресловутого и вновь формально испеченного на скорую руку топ-менеджмента и псевдо истеблишмента с их непомерно огромными заработными платами, бонусами, единовременными выплатами, льготами, привилегиями и другими различными преференциями.

Более того, появление множества этих дополнительных бюрократических структур, организаций, подразделений, дирекций и дочерних компаний ОАО «РЖД» потребовало взятия в аренду для них дорогостоящих современных престижных офисных помещений, соответствующей обстановки в них, оборудования, материалов и всего другого для обеспечения их бумаготворческой деятельности,

а также аренды и обслуживания дорогостоящих и престижных автомобилей иностранного производства, что, опять же, для железнодорожной отрасли в итоге обернулось очень большими дополнительными непроизводительными эксплуатационными расходами, из-за этого и всего вышеприведенного, затраты на заработную плату в целом по отрасли выросли очевидно с 40 до 70% от общих ее эксплуатационных расходов.

Эту общую крайне негативную ситуацию в железнодорожной отрасли усугубляли и те обстоятельства, что в эти организации и компании люди назначались не по профессиональному признаку, без учета железнодорожной квалификации, опыта практической работы, заслуг и достижений, а люди совершенно чужие и далекие от железнодорожного дела, исходя из принципов платя, личного знакомства, кумовства, родственных связей, клановости, пресловутой лояльности, верности и преданности, что безусловно уже изначально шло во вред делу, а высококвалифицированные железнодорожные кадры с большим опытом практической работы на производстве и в сфере управления, под разными предлогами самым циничным образом из системы ОАО «РЖД» просто выдавливались.

За фасадом рапортов об успешном пуске в эксплуатацию высокоскоростных пассажирских поездов «Сапсан» со скоростью 200-250 км/час по старой железнодорожной транспортной инфраструктуре и с ущербом для движения остальных пассажирских, пригородных и грузовых поездов, в то время как на Западе и в Китае высокоскоростные пассажирские поезда следуют со скоростью 400-600 км/час по новой изолированной и безопасной специализированной инфраструктуре, построенной на основе передовых проектных и технических решений, и без ущерба для поездов других категорий, замалчивались факты больших экономических и финансовых потерь.

По своей структуре эти экономические и финансовые потери являлись следствием от разбалансировки системы организации движения пассажирских, пригородных и грузовых поездов, их отмены, задержек, опозданий, отправления кружностью, с отклонением и по дальнему маршруту следования по другим направлениям, что в совокупности значительно ухудшало использование вагонов и локомотивов, пропускных способностей железнодорожной транспортной инфраструктуры, увеличивало сроки доставки грузов до пунктов назначения, расход топливно-энергетических ресурсов, повышало себестоимость перевозок грузов и пассажиров, а в конечном итоге создавало дополнительные непроизводительные затраты и издержки для отрасли в целом.

Видя прогрессирующую неэффективность и профессиональную несостоятельность разросшейся бюрократической системы ОАО «РЖД» и ощущая на себе дороговизну и низ-

ний уровень оказания транспортных услуг по перевозке грузов, грузовладельцы стали уходить с железнодорожного транспорта на автомобильный, который грузы перевозил дешевле, быстрее, сохраннее, безопаснее и без бюрократических проволочек, этот шаг грузовладельцев обернулся для ОАО «РЖД» оскудением уже доходной части весов баланса его производственной и финансовой деятельности.

Понимая столь негативную тенденцию превышения расходной части весов баланса над доходной, что грозило ОАО «РЖД» реальной нерентабельностью, убыточностью и фактическим банкротством, оно предприняло несколько попыток повышения тарифов на перевозки, а после того, как эти попытки не увенчались успехом, добилось от Правительства РФ оказания ему финансовой помощи путем выделения государственных субсидий и дотаций, которые ОАО «РЖД» затем регулярно стало получать с 2009 по 2015 годы, что позволило ему, таким искусственным образом, покрывать свою убыточность, срок окончания реформирования отрасли, который, при этом, с конца 2011 года почему-то был перенесен на конец 2015 года.

Исходя из этого следует, что вместо того, чтобы самостоятельно обеспечивать свою эффективность, оптимизацию внутренних резервов, сокращение расходов, высокую доходность и самоокупаемость, все эти годы ОАО «РЖД» существовало в режиме хронической убыточности и покрывало ее только за счет денежных средств налогоплательщиков, граждан страны, пенсионеров, пассажиров, грузовладельцев, нефтяной, газовой и других отраслей, бизнеса и экономики страны в целом, и по классическим экономическим законам, с 2009 года ОАО «РЖД» фактически являлось банкротом, так как было не способным самостоятельно обеспечить свою рентабельность и финансовую состоятельность.

С учетом того факта, что в основе экономики страны в значительной степени лежит сырьевая составляющая, пока стоимость одного барреля нефти марки Brent была равна 100-120 долларов, а именно на эту цену был сверстан ее бюджет, государство могло себе позволить поддерживать убыточность ОАО «РЖД», ссужая его субсидиями и дотациями, и тем самым искусственно спасая от банкротства, когда же стоимость одного барреля нефти снизилась до 40-50 долларов, и уже в бюджете самого государства образовался большой дефицит, то Правительство РФ потребовало, чтобы ОАО «РЖД» наконец-то оптимизировало свои внутренние резервы, снизило расходы, повысило эффективность производства и за счет этого обеспечило свою рентабельность и самоокупаемость.

На этом негативном фоне тяжелейшего финансового положения отрасли и существования ее не за счет своей деятельности, а за счет денежных средств граждан страны, в высшей степени цинично выглядело содержание ОАО «РЖД» дорогостоящей футбольной команды «Локомотив», в которой почему-то именно зарубежные футболисты, нанятые за баснословные деньги в долларовом исчислении, патриотически поддерживали честь и достоинство железнодорожного футбола отрасли, и в этот же самый момент, ветеранам труда и пенсионерам, отдавшим делу железнодорожного транспорта страны всю свою жизнь и здоровье, в лечебных учреждениях ОАО «РЖД» отказывали в бесплатных медицинских услугах, мотивируя отсутствием для этого достаточных денежных средств.

Очень странным по своей логике является механизм фор-

мирования и начисления так называемой корпоративной пенсии работникам ОАО «РЖД», когда обыкновенный работник, проработавший добросовестно на железной дороге всю свою жизнь, в качестве надбавки к государственной пенсии получает всего лишь 4.000 рублей корпоративной железнодорожной пенсии и то, за счет своих предварительных внесенных личных денежных отчислений с заработной платы, из которых НПФ «Благосостояние», вроде бы, сделало ему эту надбавку на фондовом рынке, а работник центрального аппарата ОАО «РЖД», при этом, получает эту же корпоративную пенсию почему-то размером в десятки раз больше и, очевидно, уже со специальной расходной статьи финансового бюджета компании за счет производства.

Ярким и обобщающим доказательством полнейшей деградации в настоящий момент сферы управления процессами перевозок ОАО «РЖД» по своему циничному отношению к жизни, здоровью и конституционным гражданским правам пассажиров электропоездов являются преступные безобразия, творимые работниками станции Мачихино, расположенной вблизи сортировочной станции Бенасово-Сортировочное, и поездного участка Бенасово-Сандарово единого дорожного автоматизированного диспетчерского центра управления перевозками (ДЦУ) Московской железной дороги.

На станции Мачихино в течение последних десяти лет железнодорожники, в нарушение технологического процесса работы станции, ее техническо-распорядительного акта, инструкции по движению поездов и производству маневровой работы, инструкции по соблюдению техники личной безопасности и недопущению непроизводственного травматизма с гражданами, после высадки пассажиров из электропоездов на платформу, расположенную посередине станции, не обеспечивают их безопасный проход через станционные пути к главному ее перрону, так как постоянно эти пути занимают составами грузовых поездов с локомотивами.

По этой причине, пассажиры электропоездов, среди которых в основном люди преклонного возраста и женщины с маленькими детьми, вынуждены пролазить под вагонами и через вагоны этих грузовых поездов с угрозой для своей жизни и здоровья, более того, при этом, каждый год под колесами этих грузовых поездов травмируется или погибает один пассажир, но ОАО «РЖД», даже после этого, никаких практических мер по обеспечению безопасности пассажиров не принимает, транспортная прокуратура, к сожалению, тоже бездействует.

С учетом того факта, что вокруг станции Мачихино расположено более 1.500 дачных участков, владельцы которых и члены их семей постоянно пользуются услугами пригородных пассажирских перевозок, люди великое множество раз коллективно обращались в письменной форме в ОАО «РЖД» и во все причастные его инстанции с просьбой навести порядок на станции Мачихино для обеспечения их безопасности, а для кардинального решения этого вопроса неоднократно просили ОАО «РЖД» построить за 500 тысяч рублей мостовой переход над вагонами этих грузовых поездов.

Однако, в большинстве случаев ОАО «РЖД» и его структуры даже не отвечали на эти письменные обращения людей, а в единичных случаях были просто сделаны формальные бюрократические отписки, дескать, разберемся и примем меры, невозможность же строительства мостового перехода мотивировали, якобы, нехваткой денежных средств, и это при таких фантастических и заоблачных

размерах заработных плат и денежных бонусов истеблишмента ОАО «РЖД», которые у каждого из них только в один месяц во много раз превосходят стоимость строительства этого мостового перехода, столь необходимого для сохранения жизни и здоровья людей.

Среди пассажиров очень много заслуженных людей, ветеранов войны, труда, пенсионеров и инвалидов, которые всю свою жизнь трудились на благо Родины, не жалея для этого своих сил и здоровья, но тогда они и подумать не могли о том, что в светлом будущем

21 века на все их самопожертвования и старания потомки ответят им такой черной неблагодарностью, заставив их лазить под вагонами и через них с угрозой для жизни и здоровья, и это при том, что у большинства этих людей имеются возрастные болезни суставов рук, ног, позвоночника и опорно-двигательной системы, с которыми им даже просто передвигаться и то, тяжело и больно.

В большинстве своем все эти люди услугами пригородных пассажирских перевозок на этом направлении пользуются уже около 40 лет и, сравнивая качество их организации до начала реформирования железнодорожной отрасли, они заявляют о том, что ранее эти пригородные пассажирские перевозки были организованы железнодорожниками более профессионально и ответственно, по крайней мере, об изменении расписания следования электропоездов или их отмене из-за планового ремонта пути и по другим причинам, людей оповещали заблаговременно, а не так как сейчас, когда этого вообще не делают, а также в те времена не было того множества безобразий, которые наблюдаются сейчас повсеместно.

На негативном фоне этих вопиющих по своему содержанию безобразий, детехнологической средневековой дикости, когда железнодорожники на станции Мачихино практически преступно загоняют людей под колеса вагонов грузовых поездов, искусственно создавая для этого невыносимые им условия, в высшей степени вызывает безграничное удивление от цинизма бравадных репортажей пресс-служб и представителей ОАО «РЖД», хвастливо льющих в режиме самопиара с экранов телевизоров под свет софитов и других средств массовой информации, которые самодовольно заявляют об обеспечении высокого уровня качества и культуры сервисного обслуживания пассажиров, особенно в демонстративно-показных пассажирских поездах типа «Сапсан» и «Ласточка», более того, если такие безобразия, как на станции Мачихино, происходят под боком ОАО «РЖД» в ближнем Подмосковье, то можно представить себе, какой беспредел в этой части творится на далекой периферии безбрежных просторов нашей страны.

За последние десять лет, в сравнении с предыдущими периодами широкомасштабного развития железнодорожной транспортной инфраструктуры, большого строительства и ввода в эксплуатацию новых железнодорожных путей в отрасли практически не было,

за исключением отдельных, незначительных по своей протяженности и объемам объектов, ОАО «РЖД» недостаточно поддерживало партнерство со смежными видами транспорта, операторами подвижного состава, перевозчиками и другими участниками перевозок грузов в части прогнозирования грузопотоков, совместного усиления провозных и пропускных способностей комплексной инфраструктуры, в результате чего лимитирующие места сдерживали процесс образования и пропуска грузопотоков по принципу их зарож-

дения и погашения на определенных направлениях сети.

Отраслевые научно-исследовательские и опытно-конструкторские институты (НИИ) не разрабатывают и не внедряют достойные прорывные технологии и новые технические средства, направленные на повышение эффективности производства и сокращение эксплуатационных расходов, они не функционируют в режиме самокупаемых тем, а существуют только за счет блеклых нормовых тем, под видом научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР), по которым их финансирует и, таким искусственным образом, содержит ОАО «РЖД» больше для своего престижа, чем для дела, а такой индивиденческий подход только расхолаживает людей, деморализует их и не стимулирует творческий потенциал.

Ввиду того, что за последние десять лет в железнодорожной отрасли произошло бездумное массовое разбазаривание профессиональных, высококвалифицированных и опытных работников, кадровая политика ОАО «РЖД» потерпела полнейший провал, более того, в вопросах подготовки специалистов со стороны кадровых служб ОАО «РЖД» проявляется преступный формализм, когда студентов и дипломников с производства не отпускают на предусмотренные законодательством РФ учебные сессии и дипломирование, мотивируя нехваткой кадров на местах, но, при этом требуют получения дипломов, заставляют студентов писать письменные заявления о переносе разработки и защиты дипломных проектов на следующий год, под угрозой увольнения вынуждают людей работать в сверхурочном режиме, не выплачивая им за это денежных компенсаций.

Показательным негативным моментом является и тот факт, что за последние десять лет у большинства чиновников и работников ОАО «РЖД» в манере общения с другими людьми сформировался явно выраженный стиль превосходства над ними с примесью махрового бюрократизма, грубости, чванливости, спесивости, снобизма, заносчивости и бахвальства, что явно не способствует повышению позитивного имиджа, рейтинга и привлекательности компании, более того, в ОАО «РЖД» на нет сошла исполнительская дисциплина по работе с письменными обращениями граждан, которые, как правило, не рассматриваются, меры по ним не принимаются и письменные ответы заявителям не даются, а если и даются, то в единичных случаях и в виде формальных отписок.

Крайне разоблачающим, деморализующим и подрывающим веру в правильность и справедливость устройства железнодорожного дела, в настоящее время является осознание большинством железнодорожников того факта, что кадровые и профессиональные производственники, работающие непосредственно в сфере производства продукции (перевозки и содержание инфраструктуры), образно выражаясь, на рельсе и колесе, в любую погоду, в течение всего периода суток и, находясь в зоне повышенной опасности для жизни и здоровья, к которой относится близость к железнодорожным путям, заработную плату получают в десятки, а то и сотни раз меньше неквалифицированных в железнодорожном деле чиновников и бюрократов, восседающих в тиши и комфорте паркетных кабинетов с коврами и занимающихся бумаготворчеством, которое не связано с производством, но, при этом командующих и распределяющих деньги, заработанные чужим тяжелым трудом.

Участившиеся случаи схода вагонов в организованных грузовых поездах, браки при производстве маневровой

работы, а также периодически происходящие аварии с пассажирскими поездами по сети железных дорог ярко свидетельствуют и уже предупреждают

о том, что железнодорожная отрасль работает на грани фола, на пороге потери технической и технологической устойчивости, так как амортизационный износ, моральное и физическое старение основных средств с каждым днем нарастающим образом увеличивается и прогрессирует, а для ремонта локомотивов порою даже не хватает запасных частей, другими словами, пользоваться услугами железнодорожного транспорта по нынешним временам становится небезопасным для жизни и здоровья людей, и для сохранности материальных ценностей - грузов, в целом ситуация для отрасли и страны грозит непредсказуемыми последствиями.

Все основные показатели работы железнодорожного транспорта, такие, как объем перевозок грузов и пассажиров, их качество, себестоимость, сроки доставки, эффективность использования вагонов, локомотивов, комплексной транспортной инфраструктуры и другие за последние десять лет были значительно ухудшены по сравнению с периодом до начала реформирования системы, уровень управления железнодорожной отраслью, эффективности производства, производительности труда, отдачи от средств капиталовложений, экономии топливно-энергетических ресурсов и т. п. крайне низкий, технологии в отрасли применяются неэффективные, в итоге получен совершенно противоположный результат от того, что хотели получить, отрасль стала неэффективной и убыточной, транспортная составляющая в конечной стоимости продукции (товара) порою доходит до 70%, а основные международные транзитные грузы следуют в обход железнодорожной транспортной системы страны другими видами транспорта.

Основной причиной такого неудовлетворительного положения дел в железнодорожной отрасли и ее тяжелейшего финансового положения является глубочайший системный кризис, который стал возможным в результате реализации неправильных подходов в структурном реформировании железнодорожного транспорта.

В условиях реформирования железнодорожного транспорта, постоянного повышения тарифов на перевозки и масштабных вливаний в систему государственных субсидий и дотаций, формируемых за счет средств граждан, налогоплательщиков и других отраслей страны, за последние десять лет счетной палатой РФ, транспортной прокуратурой и другими государственными контролирующими органами комплексные ревизии и проверки ОАО «РЖД» на предмет соблюдения им законности, правомочности, финансовой и учетной дисциплины, эффективности использования денежных субсидий и дотаций не проводились, результаты ревизий и проверок до широкой общественности страны, как это делалось ранее, не доводились.

В заключение, к сожалению, можно констатировать тот факт, что некогда мощная, высокопрофессиональная и высоко rentable железнодорожная отрасль через 179 лет своего эволюционного развития и существования, за десять лет реформирования в 21 веке превратилась в слабую, непрофессиональную и убыточную, по сути стала банкротом, не способным существовать и самоокупаться за счет своей производственной деятельности, быть донором по наполнению государственного бюджета, из надежного помощника и партнера государства, превратилась в его нахлебника и

просителя, из системы для людей превратилась в систему для себя, требуя, чтобы граждане страны содержали ее неэффективность, несостоятельность и убыточность.

Общество страны с воодушевлением и надеждой восприняло определенные изменения в системе ОАО «РЖД», произошедшие за последнее время, но, судя по идеологии и структуре формирования проектов финансовых планов отрасли на 2016 год, она опять собирается просить у Правительства РФ повышения тарифов на перевозки, а на 2017 и 2018 годы все те же государственные субсидии и дотации в размере 80 млрд. рублей, вместо того, чтобы за счет оптимизации своих внутренних резервов и сокращения расходов повышать свою эффективность и, таким образом, обеспечивать рентабельность и самоокупаемость, тем более, что в настоящее время экономика страны в целом находится в очень непростом положении и в государственном бюджете на 2016 год образовался большой дефицит денежных средств в размере 3 триллионов рублей, так как расходы значительно превышают доходы.

По всей вероятности, именно потребительский, инертный, ретроградский и консервативный менталитет старого истеблишмента ОАО «РЖД», сложившийся за последние десять лет стагнации отрасли, а также стереотипные и закостенелые подходы в управлении системой, упорно не отпускают ее в направлении нового, более эффективного созидательного курса производственной деятельности и успешного проведения дальнейших структурных реформ.

Что необходимо сделать для стабилизации положения дел в железнодорожной отрасли и ее дальнейшего развития.

С целью стабилизации положения дел в железнодорожной отрасли страны, проведения дальнейшего ее структурного реформирования и совершенствования системы в правильном направлении необходимо сделать следующее.

1. Прежде всего, в отрасль следует вернуть дух железнодорожного дела, для чего необходимо вернуть былое уважение, почитание и заботу о ветеранах труда, пенсионерах и людях, посвятивших свою жизнь железнодорожному транспорту, к новаторам и энтузиастам в науке и на производстве, обратиться к истокам исторического наследия системы, преемственности поколений и трудовых династий, наставничеству, пропагандированию и распространению передового производственного опыта, социальной значимости в устройении и организации дела, правомочности занятия руководящих и других должностей, справедливому распределению доходов в зависимости от выполненной работы, и, именно в сфере материального производства, во главу общей идеологии отрасли поставить только высокий железнодорожный профессионализм и образ человека труда.

2. Абсолютно всю взаимосвязь деятельности железнодорожного транспорта страны в целом следует рассмотреть, прежде всего, с позиции единого технологического и производственного процесса работы отрасли, после чего определить по настоящему необходимые и потребные организации, структуры и подразделения с точки зрения обеспечения максимальной централизации производственных процессов, их эффективности и низкой себестоимости, а все остальные организации, структуры и подразделения, несоответствующие этим требованиям, независимо от их статуса и принадлежности, упразднить как ненужные, вредоносные и балластообразующие.

3. С целью повышения эффективности и усиления кадрового потенциала железнодорожного транспорта и обеспечения его профессионального качества на всех уровнях, во всех организациях, структурах и подразделениях отрасли, провести тотальную, широкомасштабную и повсеместную чистку его рядов на предмет, прежде всего, соответствия железнодорожному образованию, необходимой квалификации, опыту практической работы на производстве и в сфере управления им, наличия конкретных достижений и заслуг перед железнодорожным транспортом, особенно дающих конечный полезный результат и реальную экономическую эффективность.

4. На основе поиска и интенсивного использования внутренних резервов железнодорожного транспорта, обеспечения высокой эффективности его производства, минимизации эксплуатационных расходов, достижения полной самоокупаемости и высокой рентабельности, вернуть отрасли статус надежного помощника и партнера государства, способного самостоятельно обеспечивать свою производственную деятельность, развиваться, исправно платить налоги и являться одним из главных доноров по наполнению государственного бюджета страны денежными средствами от прибыли.

5. Согласно постановления Правительства Российской Федерации № 384 от 18 мая 2001 года по реформированию железнодорожного транспорта ОАО «РЖД», необходимо срочно выставить на продажу грузовые вагоны Федеральной грузовой компании (ОАО «ФГК») и, тем самым, с момента их продажи окончательно и бесповоротно отойти от непосредственной перевозочной деятельности, обеспечивая, при этом, на транспортной железнодорожной инфраструктуре только процесс управления движением поездов и производством маневров на основе выполнения нормативного графика движения, плана формирования и других чисто внутренних железнодорожных специализированных технологических процессов.

6. В свете выполнения вышеуказанного постановления Правительства РФ, а также с целью своей реабилитации и для нагона упущенного времени, ОАО «РЖД» следует немедленно начать форсировать процесс полного перехода на специализированный вид производственной деятельности по содержанию и платному представлению в пользование операторам подвижного состава и перевозчикам железнодорожной транспортной инфраструктуры и формированию за счет этого доходной части этой своей основной производственной деятельности, для чего ОАО «РЖД» необходимо спланировать минимальный размер доходной части своего нового производственного финансового баланса, затем, для обеспечения рентабельности отрасли, привести всю ее производственную, хозяйственную и управляющую базу в соответствие минимальному размеру уже расходной части баланса (объемам работы), которая должна быть меньше спланированной доходной части.

7. Особо принимая во внимание тот факт, что текущие расходы отрасли по обеспечению фонда заработной платы и содержанию локомотивного парка составляют львиную долю от общих эксплуатационных расходов железнодорожной системы (порядка 70-80%), при определении расходной части финансового баланса производственной деятельности ОАО «РЖД» по инфраструктурному механизму, эти расходы по структуре их формирования, прежде всего, необходимо максимально отделить друг от друга, детальнейшим образом их рассмотреть и минимизировать, преследуя, при этом, цель

выполнения объемов работы наименьшими человеческими ресурсами путем повышения производительности их труда и вождения поездов минимальным количеством локомотивов за счет повышения эффективности их использования, производительности, увеличения среднесуточного пробега, на основе вождения тяжеловесных и длиннооставных грузовых поездов, а также значительной экономии топливно-энергетических ресурсов, смазочных материалов и другого эксплуатационного оборудования, снижения затрат и материалов на единицу транспортной продукции.

8. С момента продажи последнего грузового вагона Федеральной грузовой компании (ОАО «ФГК») система фирменного транспортного обслуживания (ФТО) ОАО «РЖД» должна быть сразу же окончательно упразднена, как выполнившая свое основное историческое предназначение на соответствующем этапе эволюционного развития железнодорожного транспорта в целом и изжившая себя в настоящее время, в дальнейшем же вполне возможно и допустимо использование определенного полезного практического опыта и кадрового потенциала этой бывшей системы фирменного транспортного обслуживания при создании единой транспортной биржи страны.

9. ОАО «РЖД», совместно с операторами подвижного состава и перевозчиками, необходимо немедленно начать проведение подготовительной и организационной работы по созданию условий для вождения по сети железных дорог грузовых поездов, состоящих из собственных вагонов перевозчиков и принадлежащими им локомотивами, при этом, первоочередное значение следует уделить качеству обучения, инструктажа и комиссионной приемки экзаменов у этих локомотивных бригад в знании требований нормативных инструкций, техническо-распорядительных актов станций, параметров плана и продольного профиля путей полигонов их обращения, других технологических и нормативных документов, соблюдению полноценного отдыха локомотивных бригад в пунктах оборота и установлению за ними постоянной и строгой системы профилактического контроля в вопросах обеспечения безопасности движения.

10. ОАО «РЖД» необходимо срочно приступить к ускоренному созданию на сети железных дорог, вместо 17 действующих дорожных диспетчерских центров управления перевозками (ДЦУ), 7 региональных центров управления перевозками (ЦУПР) для эффективного управления магистральными грузо-, вагоно- и поездопотоками по принципу их зарождения и погашения с размещением этих центров в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Новосибирске, Иркутске, Хабаровске и Ростове-на-Дону.

11. В комплексе с созданием 7 региональных центров управления перевозками (ЦУПР), вместо 17 железных дорог, путем их укрупнения, ОАО «РЖД» должно немедленно приступить к ускоренному созданию 7 укрупненных дорог с размещением их Управлений в выше указанных городах, причем, границы транспортных инфраструктур этих укрупненных железных дорог, исходя из соблюдения принципов технологической эффективности, должны строго соответствовать оптимальным границам полигонов управления перевозками из региональных центров.

12. В контексте с созданием региональных центров управления перевозками (ЦУПР) и укрупнением железных дорог, ОАО «РЖД» должно ускоренными темпами приступить к увеличению протяженности диспетчерских поездных участков, плеч оборота локомотивов и бригад, гарантийных вагонных

полигонов, оптимизации системы организации вагонопотоков путем концентрации их переработки на наиболее мощных сортировочных станциях и в железнодорожных узлах, к организации вождения грузовых и пассажирских поездов меньшим количеством локомотивов и в одно лицо.

13. Для пропуска по сети железных дорог тяжеловесных и длинноставных поездов весом от 10.000 до 20.000 тонн и длиной в 100-110 вагонов одним локомотивом, ОАО «РЖД» должно немедленно развернуть работы по широкомасштабному удлинению приемо-отправочных станционных путей, по разработке и внедрению в эксплуатацию мощных и более совершенных по конструкции локомотивов нового поколения, вагонов с повышенной грузоподъемностью и увеличенной динамической нагрузкой на ось, нового более мощного типа рельсов и других элементов верхнего строения пути.

14. На железнодорожном транспорте необходимо активизировать дальнейшую разработку и внедрение информационных технологий, автоматизированных, механизированных и кибернетических систем организации перевозочного процесса, других производственных технологий, робототехники, системы автоматического ведения поезда локомотивом с помощью бортового компьютера, полного перехода на безбумажную технологию и электронные грузовые документы, реализацию динамических оптимизационных прикладных технологий, что позволит заменить ручной труд и перейти на автоматизированный режим выполнения большинства производственных функций, а это, в свою очередь, приведет к оптимизации человеческих ресурсов, очень значительному высвобождению фонда заработной платы и сокращению транспортных издержек в целом.

15. ОАО «РЖД» должно наконец-то осуществить окончательное и полноценное упразднение, как изживших себя и ставших в структуре управления железнодорожным транспортом непроизводительным и излишним звеном, отделений железных дорог, путем оптимизации человеческих ресурсов, высвобождения фонда заработной платы, полной ликвидации эксплуатационных расходов, снятия с баланса зданий и другого материального имущества, облагаемого налогами и амортизационными отчислениями на их содержание и эксплуатацию.

16. Принимая во внимание тот факт, что пассажирские перевозки по своей природе являются заведомо убыточными, так как общие затраты на их организацию с учетом всех технических и технологических операций по подготовке, обслуживанию и пропуску пассажирских и пригородных поездов, особенно на дальних маршрутах следования, амортизационного износа вагонов, локомотивов, рельсов, затрат в человеко-часах, использования топливно-энергетических ресурсов, эксплуатационных материалов и всего другого намного больше, чем реальные доходы от продажи пассажирам билетов на проезд, покрытие убыточности пассажирских перевозок частично следует осуществлять на основе перекрестного субсидирования от грузовых перевозок и за счет региональных и муниципальных бюджетов органов власти на местах, для которых пассажирские перевозки также считаются очень социально значимыми и важными, поэтому с ними ОАО «РЖД» следует постоянно поддерживать тесный, конструктивный и прозрачный по структуре этих расходов подход.

17. Развитие в стране высокоскоростного пассажирского движения целесообразно выделить в отдельную Феде-

ральную целевую программу (ФЦП), для реализации которой следует создать Федеральное государственное учреждение (ФГУ) «Высокоскоростные магистрали», с целью курсирования высокоскоростных пассажирских поездов со скоростью 400-600 км/час необходимо обеспечить строительство отдельных от железнодорожного транспорта специализированных линий на основе применения новейших проектных, технических и технологических решений, с учетом достигнутый в этой части передового мирового опыта.

18. Изоляция железнодорожной транспортной инфраструктуры ОАО «РЖД» от движения высокоскоростных пассажирских поездов, позволит не разрушать на ней действующую классическую систему организации движения пассажирских, пригородных и грузовых поездов, на самих же специализированных высокоскоростных линиях, исходя из их специальной конструкции, места пересечения с автомобильными переездами и несанкционированного прохода людей будут отсутствовать в принципе, что повысит безопасность движения и недопущение непроизводительного травматизма граждан, освобождение же ОАО «РЖД» от занятия высокоскоростными линиями снимет с него чрезмерную финансовую и физическую нагрузку, связанную с этими очень затратными, сложными и трудоемкими проектами, и позволит компании не отвлекаться от своей основной производственной деятельности, а наконец-то вплотную, серьезно и системно заняться структурными реформами в отрасли и множеством других насущных проблем, которые в ней накопились за многие годы.

19. Необходимость создания высокоскоростных пассажирских линий должна, прежде всего, определяться их экономической эффективностью, строго и обязательно подтвержденной правильными технико-экономическими расчетами, выгодой, высокой и быстрой по срокам самоокупаемостью, рентабельностью, прибыльностью от процесса самой эксплуатации этих линий, подтверждаться в ближнем и дальнем прогнозе наличием реальных пассажирских потоков для них, от перевозок пассажиров которых и будет формироваться доход, в противном случае, ни один здравомыслящий и находящийся в трезвой памяти инвестор не будет вкладывать свои деньги в заведомо ненадежные, рискованные, непонятные, сомнительные и убыточные проекты, так как любого частного инвестора в первую очередь интересует только то, чтобы вложенные им в такие проекты деньги, как можно быстрее окупались (вернулись) и затем приносили ему еще регулярную и гарантированную прибыль.

20. Если же проекты по строительству высокоскоростных пассажирских линий, без гарантии их самоокупаемости и рентабельности, реализовывать за счет государственных средств, то пожизненная убыточность и бесперспективность таких проектов должна будет покрываться отдельной внушительной расходной статьей в бюджете страны за счет средств налогоплательщиков, граждан, пенсионеров, пассажиров, грузовладельцев, нефтяной, газовой и других отраслей, бизнеса и экономики страны в целом, что, в свою очередь, будет идти уже в ущерб развитию и поддержке каких-либо других нужных и важных для людей социальных программ.

21. В 2016 году ОАО «РЖД» должно построить и запустить в эксплуатацию на станции Мачихино Московской железной дороги мостовой переход поверху составов грузовых поездов для обеспечения безопасного прохода пассажиров от середины платформы прибытия пригородных

электропоездов до главных перронов станции. До момента пуска этого мостового перехода в эксплуатацию, необходимо обеспечить беспрепятственный и безопасный проход пассажиров через станционные пути по бетонному настилу, в единичных исключительных случаях следует обеспечить безопасный проход пассажиров путем разъединения составов грузовых поездов и образования, согласно требований инструкции по охране труда и недопущению травматизма граждан, в составе промежуток между вагонами шириной не менее 10 метров, разъединенные группы вагонов состава должны быть закреплены тормозными башмаками с накатом, чтобы не допустить самопроизвольное их движение и, тем самым, исключить угрозу для жизни и здоровья пассажиров.

22. Аналогичную работу необходимо срочно провести по всем другим станциям сети железных дорог страны, где имеются такие же нарушения технологии, угрожающие здоровью и жизни пассажиров, после чего ОАО «РЖД» необходимо составить комплексную целевую программу по строительству и пуску в эксплуатацию в течение 2 лет мостовых переходов для безопасного прохода пассажиров поездов дальнего следования и пригородных сообщений в целом по сети железных дорог.

23. Так как нарушения технологии, угрожающие здоровью и жизни пассажиров электропоездов на станции Мачихино Московской железной дороги, являются следствием неудовлетворительного уровня планирования и организации эксплуатационной работы по пропуску грузовых поездов на диспетчерском поездном участке Бенасово-Сандарово и по сортировочной станции Бенасово-Сортировочное, ОАО «РЖД» должно немедленно провести оперативный разбор по расследованию этих нарушений и принятию вышеуказанных мер, направленных на недопущение подобных безобразий впредь, всех виновных следует привлечь к строжайшей дисциплинарной и материальной ответственности, вплоть до освобождения от занимаемых должностей и передачи материалов на них в следственные органы для привлечения к уголовной ответственности.

24. С учетом резкого ухудшения и падения уровня планирования и организации эксплуатационной работы в целом по сети железных дорог, ОАО «РЖД» должно немедленно принципиально и объективно рассмотреть систему управления процессами перевозок грузов и пассажиров на предмет ее эффективности в части выполнения показателей эксплуатационной работы, нормативного графика движения поездов, плана их формирования, оптимальной и рациональной системы организации вагонопотоков, использования вагонов, локомотивов, комплексной транспортной инфраструктуры, экономии топливно-энергетических ресурсов, снижения себестоимости перевозок и по всем другим причастным вопросам.

25. Особое внимание следует обратить на профессионализм и ответственность в исполнении своих должностных обязанностей диспетчерским персоналом единых дорожных автоматизированных центров управления перевозками (ДЦУ) и работниками железнодорожных станций (станционных и маневровых диспетчеров, дежурных по станции и других), а также центральной, дорожных и линейных дирекций движения. По итогам расследования положения дел в сфере управления процессами перевозок необходимо произвести переаттестацию всех ее работников на предмет профессиональной пригодности.

26. С целью повышения эффективности системы развития и усиления железнодорожной транспортной инфраструктуры, на базе

ОАО «РЖД» необходимо создать общественную платформу для общения на ней в формате конструктивного диалога представителей смежных видов транспорта, операторов подвижного состава, перевозчиков и всех других участников единого перевозочного процесса. Результатом такого совместного подхода должно явиться своевременное прогнозирование образования грузопотоков по принципу их зарождения и погашения, определение на этой основе лимитирующих провозную, пропускную и перерабатывающую способности мест в железнодорожной транспортной инфраструктуре и особенно на стыках взаимодействия со смежными видами транспорта, в транспортных узлах, морских и речных портах, крупных промышленных зонах и по пограничным переходам, а также последующее их заблаговременное усиление путем привлечения инвестиций, согласно реализации механизма государственно-частного партнерства (ГЧП) и всех заинтересованных в этом лиц.

27. С целью повышения заинтересованности, стимулирования и мотивации, на реализацию творческого потенциала и ответственности отраслевых железнодорожных научно-исследовательских и опытно-конструкторских институтов (НИИ), за разработку и внедрение в железнодорожной отрасли достойных прорывных технологий и новейших технических средств, дающих конкретный и весомый экономический эффект и практическую отдачу от этих разработок, направленных на повышение эффективности производства и сокращение эксплуатационных расходов, а также для обеспечения существования этих институтов исключительно и только в режиме самоокупаемости, а не за счет доходной части от производственной инфраструктурной деятельности ОАО «РЖД», государственных субсидий и дотаций, формируемых за счет средств граждан и налогоплательщиков страны, необходимо ввести коэффициент по эффективности деятельности этих институтов, определяемый отношением денежных средств, потраченных на фонд заработной платы, единовременные выплаты и содержание этих институтов к реальным денежным средствам, полученным от экономического эффекта по разработкам и практическому их внедрению на производстве.

28. Принимая во внимание тот факт, что вся железнодорожная транспортная инфраструктура страны была ранее построена на государственные и народные деньги, а затем искусственно передана на баланс ОАО «РЖД», наделенного Правительством РФ статусом государственной корпорации, в высшей степени удивительным и некорректным к сути этого вопроса является странное поведение ОАО «РЖД», которое порою ведет себя так, словно оно является частной независимой компанией. В этой связи необходимо создать общественный орган для постоянного эффективного контроля и надзора за производственной и финансовой деятельностью ОАО «РЖД», который следует наделить правом проводить глубокие ревизии и проверки в отрасли, с последующим представлением материалов в государственные структуры для принятия соответствующих мер, а для оперативного получения и обработки различной информации с мест необходимо создать горячую линию.

29. Безусловно, процесс эволюционного реформирования и совершенствования системы железнодорожного транспорта неизбежен, но, при этом, с полной ответствен-

ностью следует осознавать тот факт, что этот процесс является далеко не безболезненным, сложным и трудоемким, и, в этой связи, для его успешной реализации ставку надо делать именно на молодых, выдающихся, творчески мыслящих, неординарных, опытных руководителей и специалистов принципиально новой формации и мышления в возрасте от 40 до 50 лет, причем на контрактной основе, где с одной стороны должна присутствовать ответственность такого специалиста за достижение конкретных результатов в этом деле, а с другой стороны юридические гарантии представления ему в качестве вознаграждения устраивающей его руководящей должности, других преференций и льгот, что и будет его стимулировать и мобилизовывать.

30. Учитывая тот факт, что конечному потребителю продукции в виде обыкновенного покупателя абсолютно все равно, каким видом транспорта эта продукция и товар будут до него доставлены на пути следования от производителя до потребителя, так как любого покупателя, прежде всего, интересует, чтобы продукция и товар были дешевые, хорошего качества и постоянно имелись в наличии в сфере розничной и оптовой торговли, а вот для удовлетворения этих требований и потребностей покупателей и существует единая комплексная транспортная система страны, в которой от эффективности взаимодействия друг с другом смежных видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, морского, речного, авиационного, трубопроводного), транспортных компаний, перевозчиков, операторов подвижного состава и всех других причастных участников перевозочного процесса зависит скорость, стоимость и сохранность доставки грузов, продукции и товаров до массового потребителя, и чем меньше на пути следования грузов находится участников этого транспортного процесса, и чем они более профессиональны, тем выше качество транспортных услуг и меньше их стоимость.

31. В этой связи, с целью организации слаженного (синхронного), четкого и эффективного взаимодействия вышеперечисленных смежных видов транспорта, транспортных компаний, перевозчиков, операторов подвижного состава и всех других причастных участников транспортировки и переработки грузов, необходимо создание Главного координационно-логистического центра единой транспортной системы страны, с его расположением в Москве, а также региональных координационно-логистических центров и координационно-логистических центров в транспортных узлах (НЛЦ ТУ), морских и речных портах, крупных промышленных комплексах и на пограничных переходах, которые будут обеспечивать четкое и слаженное взаимодействие всех участников перевозочного процесса на основе реализации технологий сменно-суточного, текущего, прогнозного планирования и организации эксплуатационной работы и, путем согласованного подвода грузопотоков к указанным технологическим зонам, что позволит значительно повысить эффективность использования подвижных транспортных единиц, комплексной транспортной инфраструктуры, увеличить скорость следования грузопотоков, объемы пропуска и переработки грузов и снизить их себестоимость.

32. С целью повышения качества и эффективности обслуживания грузовладельцев и клиентуры, необходимо создание единой транспортной биржи страны, в основе которой должна быть заложена электронная база данных для общения в ней всех грузовладельцев, клиентуры, операторов

подвижного состава, перевозчиков, транспортных компаний, смежных видов транспорта и всех других причастных участников к транспортировке и переработке грузов, что позволит всем им эффективно использовать механизм продажи и покупки транспортных услуг, находить и реализовывать наиболее оптимальные варианты перевозки грузов по цене, качеству и скорости их доставки, а также, с точки зрения рационального охвата всех выставленных заявок на перевозку грузов, эффективного использования предоставляемого для этого подвижного состава, увеличения прибыли от перевозок и снижения затрат на их организацию.

33. В основе комплексного массива информационного ресурса вышеуказанной разветвленной системы координационно-логистических центров по эффективному управлению грузопотоками и единой транспортной биржи страны должна лежать максимальная интеграция всех транспортных и вспомогательных информационных ресурсов, получаемых из автоматизированных систем и за счет информационных технологий железнодорожного, автомобильного, морского, речного, авиационного и трубопроводного видов транспорта, транспортных компаний, перевозчиков, операторов подвижного состава, структур пограничного, таможенного, санитарно-эпидемиологического контроля и всех других причастных участников к транспортировке и переработке грузов, а также транспортных систем стран ближнего и дальнего зарубежья единая транспортная биржа должна быть информационно, структурировано и технологически связана со всей системой координационно-логистических центров для контроля за образованием грузопотоков и их управлением.

34. Для привлечения транзитных международных транспортных грузопотоков на транспортную систему страны необходимо создание широкомасштабной разветвленной структурированной сети маркетинговых агентств и их филиалов по всему миру, что позволит заблаговременно, целенаправленно, постоянно, системно и методически проводить маркетинговые исследования по динамике образования рынков спроса и сбыта продукции и товаров, осуществлять эффективную рекламную, выставочную, презентационную и организационную работу среди потенциальных грузовладельцев и клиентов, с последующим им предложением воспользоваться услугами транспортной системы страны для перевозки грузов по международным транспортным коридорам и заключением по этому поводу соответствующих контрактов.

35. Для повышения эффективности использования собственных грузовых вагонов перевозчиков, операторов подвижного состава, и арендуемых ими вагонов, последние должны создать (учредить) управляющую компанию, которая будет на хозрасчетной основе управлять переданными ими ей в доверительное управление собственными и арендованными вагонами, на основании заключения с владельцами этих вагонов фьючерсных контрактов. Достижение эффективности использования вагонов предусматривается путем реализации принципов централизованного управления ими этой управляющей компанией и в технологическом взаимодействии с диспетчерским и станционным персоналом сферы управления движением поездов и производством маневровой работы ОАО «РЖД». Основной целью управляющей компании должно являться повышение эффективности использования приватного подвижного состава, ускорение оборота грузовых

вагонов, сокращение порожнего их пробега, охвата всех заявок на перевозку грузов, увеличение объемов перевозок, получение прибыли от них и обеспечение их рентабельности, а также снижение себестоимости перевозок.

36. Исходя из условий, что транспортный грузопоток, согласно экономических критериев, должен с места своего зарождения до места погашения следовать только по кратчайшему прямому направлению и с минимальным количеством переработок в пути следования, так как любое отклонение от этого прямого курса и любая дополнительная переработка существенно влияют на увеличение себестоимости транспортного процесса, конечной потребительской стоимости продукции и товара, задерживают продвижение грузопотока и создают угрозу сохранности грузов, грузовые терминалы, предназначенные для переработки и временного хранения грузов, независимо от их принадлежности, на территориальной сетке единого транспортного комплекса страны должны устанавливаться только в наиболее минимальном количестве и местах неизбежной технологической переработки грузопотоков по плану формирования, продиктованной изменением конъюнктуры, структуры и их конфигурации, а также необходимостью разделения и смены направления следования до пунктов назначения.

37. Необходимо обеспечить внедрение и функционирование единого универсального механизма по транспортировке грузов, являющегося интернациональным для всех смежных видов транспорта, перевозчиков, операторов подвижного состава и всех других участников этого процесса, в связи с этим следует разработать и внедрить единые комплексные показатели и измерители по нормированию эффективности продвижения транспортных грузопотоков, установить систему строгого учета общей совокупной транспортной составляющей в конечной стоимости продукции и товаров с разделением на долевое участие всех смежных видов транспорта и других участников процесса перевозок.

38. Также следует разработать и внедрить единые сквозные универсальные тарифы на перевозку грузов от производителя до потребителя для всех смежных видов транспорта, перевозчиков, операторов подвижного состава и всех других участников перевозочного процесса, в основе которых должны быть заложены принципы сбалансированности, нормирования расчетов и унификации расценок на перевозку и переработку грузов в зависимости от их объемов, сложности, трудоемкости, затратности и специфики технологических операций. Именно такой подход наиболее будет устраивать грузовладельцев и логистов при поиске, проработке и расчете оптимальных схем, маршрутов и вариантов перевозок грузов как во внутреннем сообщении, так и в транзитном международном.

39. Проведение всех вышеперечисленных мер, направленных на высокоэффективное функционирование единого транспортного комплекса страны, будет значительно способствовать повышению его привлекательности, имиджа и рейтинга, уровня сервиса и качества транспортных услуг, привлечению через это международных транзитных грузопотоков, увеличению объемов перевозок и доходов от них, ускорению доставки грузов, продукции и товаров от производителя до потребителя, повышению их сохранности, эффективности использования вагонов, локомотивов, автотранспорта, морских и речных судов, авиалайнеров, транспортных трубопроводов и всей комплексной транспортной инфраструктуры, повышению эффективности отда-

чи от капиталовложений, вкладываемых в развитие транспорта, снижению себестоимости перевозок и переработки грузов, транспортной составляющей в конечной стоимости продукции и товаров с 70% до 30%, что в свою очередь будет существенно влиять на снижение стоимости потребительской корзины граждан, ценового давления на бизнес и рост экономики страны в целом.

40. Констатируя тот факт, что территория Российской Федерации занимает 1/6 часть земной суши, большую часть этой территории страны охватывает разветвленная инфраструктура железнодорожного транспорта, эксплуатационной протяженностью сети железных дорог общего пользования 85,3 тыс. км и общей развернутой длиной железнодорожных путей 124,2 тыс. км, а также учитывая то, что именно появление железных дорог в стране всегда играло важный градообразующий фактор, напрямую влияло на формирование экономических районов тяготения, возникновение фабрик, заводов, промышленных и других производств, развитие социальной сферы, выполнение железными дорогами роли транспортных артерий и кровеносных сосудов экономики страны и ее обороноспособности, беря во внимание наличие у железнодорожной отрасли богатейшего производственного и управленческого опыта, обладание мощным информационным ресурсом и другие важные параметры, кому как не **железнодорожному транспорту исторически и судьбоносно уготовано идти в авангарде всех передовых начинаний в реформировании и совершенствовании своей системы и всего транспортного комплекса страны**, являясь при этом мобилизующим, вдохновляющим и достойным примером для всех остальных участников единого транспортного конвейера по перевозке грузов и пассажиров.

41. Настоящие по духу, профессионализму, убеждениям, взглядам и принципам железнодорожники всегда представляли собой самый передовой авангард прогрессивного гражданского общества страны, сплоченного и монолитного рабочего класса и трудовой интеллигенции, легких на подъем и решительно готовых по первому зову народа, общества, государства, его руководства и правительства всецело мобилизоваться на решение любых производственных и других задач, проявляя при этом самоотверженность, стойкость, мужество, терпение и добросовестное служение железнодорожному делу в минуту тяжелейших военных испытаний для страны, ее восстановления, покорения целинных земель, в условиях сложнейших политических и экономических потрясений.

42. В настоящее время народ, общество, страна, ее руководство и правительство ждут и надеются на то, что железнодорожная отрасль все же достойно реабилитируется в своей производственной деятельности, реанимирует все ранее упущенные вопросы, выправит крайне неудовлетворительное положение дел, создавшееся в отрасли за последние годы, обеспечит профессиональное, мудрое, грамотное и правильное проведение дальнейших структурных реформ на историческом пути эволюционного развития и совершенствования железнодорожной системы, восстановит свой былой авторитет в народе и обществе, когда все люди в стране уважали, любили и гордились своим железнодорожным транспортом как высокопрофессиональной, рентабельной и надежной системой, которая всегда и, прежде всего, служила их интересам, потребностям и чаяниям.

ИПЕМ: ДОЛЯ ЭКСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ БУДЕТ РАСТИ

По оценкам Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), снижение погрузки на железнодорожном транспорте в России в 2015 году связано во многом с нестабильной экономической ситуацией в мире и снижением мировых цен на основные товары, в результате чего значительные расстояния перевозок значительно влияют на себестоимость продукции. При сохранении экономических условий 2015 года погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2016 году останется на том же уровне или будет незначительно выше.

Напомним, что в 2014 году произошло перераспределение грузопотоков между внутренними и экспортными рынками. Тогда погрузка на сети ОАО «РЖД» на экспорт по итогам года выросла на 4,3%, против спада во внутреннем сообщении на 2,1%. Аналогичная тенденция прослеживалась по многим основным грузам, перевозимым железнодорожным транспортом. Например, погрузка угля во внутреннем сообщении снизилась на 3,3%, а в экспортном выросла на 7,3%, погрузка зерна на экспорт выросла более чем на 80%, во внутреннем сообщении произошёл спад погрузки на 0,3%, погрузка лесных грузов на экспорт выросла на 10%.

Основная причина, которая сказывалась на объёмах и направлениях грузовых перевозок, заключалась в девальвации рубля по отношению к ведущим мировым валютам.

Однако в 2015 году, несмотря на продолжающееся укрепление мировых валют по отношению к рублю, например, если в октябре 2014 года курс доллара к рублю составлял 40,8 руб. за доллар США, то в октябре 2015 года курс доллара превысил 63 руб. за доллар США. В декабре 2015 года курс доллара к рублю составил практически 70 руб. за доллар США против 55,8 руб. за доллар США в декабре 2014 года, произошла обратная ситуация. Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2015 году оказалась ниже уровня 2014 года не только во внутреннем, но и в экспортном сообщении. Рассмотрим отдельно ряд массовых грузов.

Уголь

Погрузка каменного угля в целом по сети выросла на 2,5% к уровню прошлого года. Однако, рост погрузки наблюдался только во внутреннем сообщении (+4,7%), погрузка на экспорт осталась практически неизменной.

К основным проблемам в угольной отрасли можно отнести то, что на мировом рынке каменного энергетического угля в последнее время наблюдается снижение уровня цен, связанного с превышением спроса над предложением, и ростом конкуренции со стороны поставщиков из Индонезии, Австралии и Колумбии. Также можно отметить снижение мирового спроса на уголь в Китае, Европе и других странах. Как известно, из России значительная часть угля экспортируется именно в Китай. При этом по данным Таможенной службы Китая за 11 месяцев 2015 года импорт угля снизился на 29,4%.

Лесные грузы

Погрузка лесных грузов во внутреннем сообщении оказалась на 4,1% выше уровня 2014 года, рост погрузки в

экспортном направлении практически прекратился. Во многом это связано с нестабильностью экономики в странах потребителей (например, в Финляндии), а также возросшей конкуренцией со стороны стран конкурентов (Канада, США). Кроме того, в текущем году значительно снизил закупочные цены Китай, что понизило рентабельность поставщиков, и, как следствие, объём погрузки.

Помимо этого, в 2015 году наблюдались проблемы связанные с доставкой лесоматериалов до железнодорожной магистрали. Например, на БАМе большинство близлежащих к железным дорогам лесных массивов уже выработаны, в результате чего приходится осуществлять работу по заготовке леса на значительном удалении от железнодорожных путей, доставляя груз автовозами и преодолевая большие расстояния.

К одной из основных причин роста погрузки лесных грузов во внутреннем сообщении можно отнести аномальную маловодность внутренних водных путей и, как следствие, переход части грузов с внутреннего водного транспорта.

Зерно

Погрузка зерна на экспорт в 2015 году просела на 6,6% относительно уровня 2014 года, а погрузка во внутреннем сообщении увеличилась на 13,2%. К одной из причин снижения объёмов экспорта относится низкий уровень мировых цен на зерновые культуры. Например, биржевые цены на российскую экспортную пшеницу с начала 2015 года снизились практически на 15%.

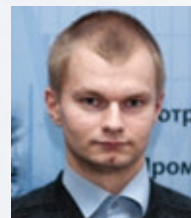
Химические грузы и минеральные удобрения

Погрузка химических и минеральных удобрений во внутреннем сообщении в 2015 году на 10,3% превышает уровень прошлого года, а погрузка на экспорт увеличилась только на 1,2%. Увеличение погрузки удобрений в первую очередь связано с ростом спроса на удобрения как на внутреннем, так и на внешних рынках. Согласно оценке Международной ассоциации производителей удобрений, в 2015 году потребление минеральных удобрений в мире на 1,1% превысит уровень 2014 года.

Металлы

По итогам 2015 года чёрные металлы являлись одним из немногих грузов, у которых отмечен наиболее значительный рост погрузки на экспорт (+6,6%) к уровню 2014 года, несмотря на снижение экспортных цен. Однако рост курса доллара по отношению к рублю компенсировал это незначительное снижение.

Во внутреннем сообщении погрузка снизилась на 5,5% до 40,7 млн тонн. Основной причиной спада погрузки во внутреннем сообщении является снижение потребления продукции в автомобилестроении. В соответствии с данными Федеральной службы государственной статистики, по итогам 11 месяцев 2015 года российский автопром выпустил около 1,2 млн легковых автомобилей, что на 23,6% меньше аналогичного периода прошлого года. По



Белов Сергей
 Руководитель отдела по связям с общественностью

оценке Автостата, объём производства легковых автомобилей в 2015 году может сократиться на 25%.

Минерально-строительные материалы

В 2015 году погрузка минерально-строительных материалов составила 158,7 млн тонн, что на 8,4% ниже уровня 2014 года. При этом погрузка цемента снизилась более чем на 11% с 32,2 млн тонн в 2014 году до 28,6 млн тонн в 2015 года. Спад погрузки строительных грузов на железнодорожном транспорте в первую очередь связан со снижением производства строительных материалов в стране. Например, в январе-ноябре 2015 года выпуск цемента снизился на 9,4% относительно уровня прошлого года.

Однако, необходимо отметить, что погрузка на железнодорожном транспорте снизилась выше спада объёмов производства, что можно связать с переключением грузов на автомобильный транспорт.

Перспективы

Таким образом, во многом произошедшее перераспределение грузопотока связано с нестабильной экономической ситуацией в мире, которая выражается в снижении мировых цен на основные товары.

По оценкам ИПЕМ, при сохранении экономических условий 2015 года погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2016

году останется на том же уровне или будет незначительно выше. Изменение структуры грузопотока возможно в случае, если участники железнодорожных перевозок пойдут навстречу клиентам и предоставят скидки в рамках тарифного коридора. Шаги в данном направлении уже сделаны. Например, ОАО «РЖД» предоставило скидку на экспортные перевозки чёрных металлов.

Кроме того, изменение структуры грузопотока возможно при более значительной девальвации рубля. Например, в декабре 2015 года курс доллара к рублю значительно укрепился и составил 69,7 рублей за 1 доллар США, что неизбежно отразилось на структуре грузопотока. Погрузка на сети ОАО «РЖД» в декабре на 1% превысила уровень декабря прошлого года, погрузка на экспорт в декабре увеличилась практически на 3%. Погрузка угля на экспорт в декабре 2015 года на 8,3% превысила уровень прошлого года, погрузка лесных грузов на экспорт за аналогичный период выросла на 7,1%. Рост погрузки химических и минеральных удобрений составил 13%.

При анализе текущих экономических условий можно отметить, что доллар ещё значительней укрепляется по отношению к рублю, а, следовательно, можно ожидать дальнейшее изменение структуры погрузки грузов на сети ОАО «РЖД» в сторону экспорта.

Материал предоставлен АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)»

123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1.

Тел.: +7 (495) 690-14-26. Факс: +7 (495) 697-61-11. <http://www.ipem.ru/>



RAILWAYMARKET.RU -

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ РЫНОК РОССИИ - СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ТОРГОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ ПЛОЩАДКА**

КАК СОКРАТИТЬ ПРОСТОИ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В ОЖИДАНИИ ПОГРУЗКИ?

Елисеев С.Ю., д.т.н., профессор

Шатохин А.А., старший преподаватель

Кафедра «Эксплуатация железных дорог» Российской открытой академии транспорта при Московском государственном университете путей сообщения (МГУПС-МИИТ)

Процесс обеспечения погрузки вагонами имеет большую зависимость от стохастических факторов. Наличие такой зависимости вынуждает операторов создавать запас вагонов в местах погрузки. Рассмотрено влияние раздробленности грузового парка вагонов на размер запаса.

В настоящее время Система управления железнодорожным транспортом перешла от плановой экономики, при которой необходимо было выполнить гарантированный объем перевозок минимальными затратами, к рыночной, при котором появилась конкуренция за перевозки с другими видами транспорта, а эффективность работы компании стала оцениваться, главным образом, размером полученной прибыли.

Данные изменения существенно отразились на эффективности использования грузового подвижного состава. Например, по итогам сетевого совещания от 19-20 февраля 2015г. в г. Тюмени на тему «Современные методы управления вагонными парками» отмечено, что в 2014 году ежедневно около 340 тыс. вагонов, находящихся на путях общего пользования сети ОАО «РЖД» было невостребованным. При этом большая часть этих вагонов находилась в рабочем парке и простаивала в ожидании погрузки. До формирования рынка операторских услуг подобного простоя вагонов в ожидании погрузки не было.

Согласно годовому отчету ОАО «РЖД» 2014г. снижение эффективности использования подвижного состава отнесено к внутренним рискам угрозы деятельности ОАО «РЖД».

При этом нужно понимать, что специально держать в непроизводительных простоях вагоны никому не выгодно. Ни операторам, ни ОАО «РЖД». Основная причина скопления порожних вагонов в местах погрузки – наличие неопределенности /1,4,10,11/.

Согласно статистике, средняя продолжительность порожнего рейса составляет 3,5 суток. При перевозках экспортных грузов это время существенно больше. Поэтому, на момент направления вагона на станцию погрузки невозможно знать точное количество требуемых под погрузку вагонов и время их прибытия. Для гарантированного обеспечения погрузки операторы вынуждены создавать динамические резервы (страховой запас) из порожних вагонов в местах погрузки. При этом, чем сильнее фактор неопределенности, тем большее количество вагонов необходимо держать в динамическом резерве.

Резерв вагонов в местах погрузки можно разделить на две категории:

Динамический (страховой) – позволяющий гарантировать бесперебойное обеспечение погрузки при колебании объема погрузки и количества прибывших вагонов;
 неликвидный – вагоны, неиспользуемые длительное время.

Наличие динамического резерва позволяет обеспечить погрузку при образовании суточного дефицита вагонов. Невостребованный резерв (неликвидный) приводит к неоправданно большому простоя вагонов в ожидании погруз-

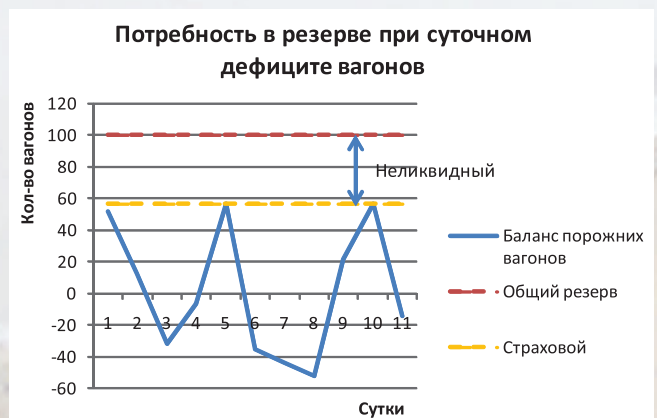


Рис. 1
 Потребность в запасе при суточном дефиците вагонов

ки. Наличие неликвидного резерва крайне нежелательно, т.к. это приводит к снижению среднесуточной доходности вагона и создает сложности для работы станции.

Большинство операторов подвижного состава и грузоотправителей для гарантированного обеспечения погрузки вынуждены формировать динамические резервы порожних вагонов. Однако нужно понимать, что несмотря на необходимость наличия резерва это не что иное, как непроизводительный простой вагонов в ожидании погрузки. Оплачивает этот простой, в конечном итоге, грузовладелец. А следовательно, сокращение динамических резервов вагонов позволит снизить долю транспортной составляющей в себестоимости конечной продукции, повысить её конкурентоспособность.

Возможны различные способы снижения фактора неопределенности, влияющего на размер динамического резерва. Например, повышение технологической дисциплины, совершенствование технологии работы железных дорог, оказание услуги доставки вагонов «Точно в срок». Это длительный, трудоемкий и дорогостоящий процесс. При этом они никак не влияют на неопределенность, связанную с изменениями объемов погрузки после направления порожних вагонов.

Возможно использование опорных станций в регионах погрузки для оперативного перераспределения порожних вагонопотоков. Такой подход позволит значительно или полностью сократить динамические резервы. Но в этом случае стоимость порожнего рейса увеличивается, т.к. тариф одного общего порожнего рейса меньше, чем тариф двух порожних, из которых он состоит. Да еще и сама операция переадресовки порожнего вагона платная. В результате использование такой схемы для обе-

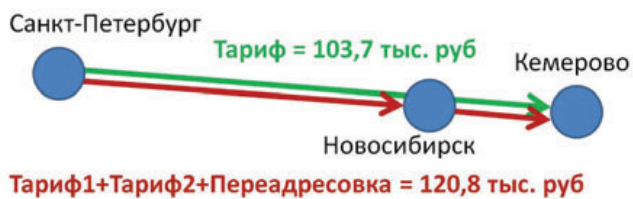


Рис. 2 Сравнение стоимости вариантов подвода порожнего вагона к станции погрузки

спечения погрузки, как правило, становится экономически нецелесообразным.

Например, на маршруте Санкт-Петербург – Кемерово использование переадресовки по станции Новосибирск повышает стоимость порожнего рейса на 17,1 тыс. руб, что эквивалентно почти 1 месяцу непроизводительного простоя вагона.

Остается еще возможность повышения стабильности вагонопотоков за счет их консолидации с несколькими операторами. Часто, в обеспечении погрузки станции принимает участие сразу несколько операторов. При этом они подводят порожние вагоны и формируют динамические резервы (страховые запасы) независимо друг от друга. Это приводит к разделению общего порожнего вагонопотока на несколько более мелких.

На стабильность вагонопотока существенно влияет количество отправок в его составе. Моделирование корреспонденции вагонопотока, состоящих из 1, 10 и 100 повагонных отправок показывает существенное снижение относительных колебаний количества ежесуточно прибывающих вагонов на станцию назначения (рис. 3).

Из рисунка 1 видно, что чем больше размер вагонопотока, тем меньше относительные колебания количества прибывающих вагонов на станцию назначения. Соответ-

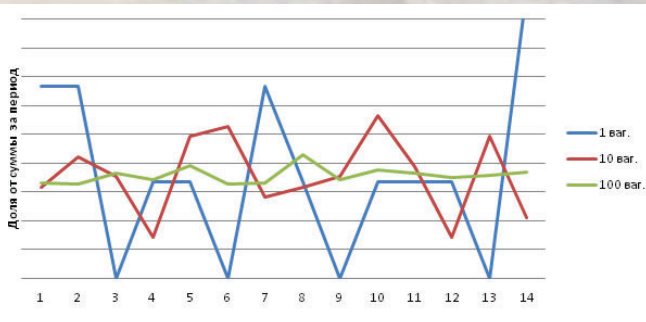


Рис. 3. Графики относительных колебаний количества прибывших вагонов по датам для струй мощностью 1, 10 и 100 вагонов в сутки

ственно и доля парка вагонов в динамическом резерве также сокращается без снижения гарантированности обеспечения погрузки.

Согласно теории управления запасами, зависимость оптимального темпа роста запасов и темпа роста спроса выглядит следующим образом [2,3]:

$$n_{зан}^{срpx} \leftrightarrow \sqrt{U^{отпр}} \quad (1)$$

где: $n_{зан}^{срpx}$ – потребное количество вагонов в страховом запасе на станции спроса (погрузки);

$U^{отпр}$ – среднесуточное количество независимых друг от друга отправок.

Используем данную зависимость с учетом специфики управления парком вагонов (в т.ч. различное количество вагонов в групповых и маршрутных отправлениях):

$$n_{зан}^{срpx} = n_{зан}^0 \sqrt{\sum_1^i (U_{отпр}^i)^2} \quad (2)$$

где: i – количество отправок в вагонопотоке;
 $U_{отпр}^i$ – количество вагонов в i -ой отправке;
 $n_{зан}^0$ – значение запаса вагонов при единичном вагонопотоке.

Определение запаса вагонов при единичном спросе было рассмотрено ранее [4]. На него большое влияние оказывает значение средних квадратичных отклонений времени прибытия вагонов на станцию назначения и объемов погрузки. Зная объем погрузки, можно определить и среднее время простоя вагонов в запасе:

$$t_{зан}^{ном} = \frac{t_{зан}^0 \sqrt{\sum_1^i (U_{отпр}^i)^2}}{n_{нозр}} \quad (3)$$

На основе формулы 3 можно сделать оценку о влиянии раздробленности парка вагонов на непроизводительный простой вагонов. Соотношение простоя вагонов в страховом запасе при обеспечении погрузки n -ным количеством операторов $t_{зан}^{срpx}$ к простоя при обеспечении одним оператором $t_{зан}^{срpx}$ будет выглядеть следующим образом:

$$\frac{t_{n\ зан}^{ном}}{t_{1\ зан}^{ном}} = \frac{\sum_1^n \sqrt{\sum_1^{ni} (U_{ni}^{отпр})^2}}{\sqrt{\sum_1^i (U_i^{отпр})^2}} \quad (4)$$

где n – количество операторов, обеспечивающих погрузку на станции.

Если подвод порожних вагонов выполнять только повагонными отправлениями, то формула 4 принимает следующий вид:

$$\frac{t_{n\ зан}^{ном}}{t_{1\ зан}^{ном}} = \frac{\sum_1^n \sqrt{U_{нозр}^n}}{\sqrt{\sum_1^n (U_{нозр}^n)}} \quad (5)$$

где: $U_{нозр}^n$ – среднесуточный объем погрузки n -го оператора.

Используя формулу 5, можно определить изменение простоя вагонов в ожидании погрузки в зависимости от количества операторов, работающих на станции. Например, если при среднесуточной погрузке 16 вагонов, вместо одного оператора заказывать вагоны у 4-х в равных долях, то средний простой вагонов в динамическом резерве увеличится в 2 раза:

На рисунке 4 показана зависимость изменения времени простоя вагонов в запасе при увеличении количества операторов с 1 до 100 при условии подвода вагонов повагонными отправлениями.

Учитывая вышесказанное, интересен анализ опыта работы зарубежных железных дорог. Например, на дорогах США размер парка вагонов сопоставим с парком ваго-



Рис. 4. Зависимость времени простоя вагонов в запасе от количества операторов при среднесуточном значении погрузки 100 вагонов.

нов на железных дорогах РФ. При этом нет какой-либо доминирующей компании (таблица 1) /5/.

| Наименование дороги США | Кол-во вагонов, тыс. ваг | | Наименование оператора РФ |
|--|--------------------------|---------|---------------------------|
| ЮНИОН ПАСИФИК (UP) | 103 820 | 675 317 | ОАО «ПГК» |
| БЕРЛИНГТОН НОРТЕН И САНТЕ ФЕ (BNSF) | 103 061 | 216 865 | ОАО «ФГК» |
| НОРФОЛК САУТЕРН (с дочерними компаниями) | 90 459 | 183 480 | ЗАО «НефтеТрансСервис» |
| СИ ЭС ИКС ТРАНСПОРТЕЙШН (CSX) | 72 504 | 149 719 | ОАО «НПК» |
| ГРАНД ТРАНК КОРПОРЕЙШН (CNGT) | 64 442 | 113 837 | ООО «Трансойл» |
| СУ ЛАЙН (SOO) | 52 071 | 91 391 | ООО «Газпромтранс» |
| Всего: | 1,3 млн | 1,3 млн | |

Грузоотправитель Северной Америки имеет возможность заказать перевозки в любой компании. Но, за счет вертикально интегрированной системы управления, погрузка одного клиента и, как правило, одной станции обеспечивается вагонами 1-2 компаний. Это позволяет существенно сократить размеры динамических резервов парка вагонов. Следует отметить, что на железных дорогах Северной Америки много внимания уделяется производительности использования грузовых вагонов во взаимодействии с грузовладельцами. Из-за высокой специализации подвижного состава коэффициент порожнего пробега составляет около 50%. Поэтому основные усилия направлены на сокращение простоя вагонов на станциях грузовых операций, управление размером парка исходя из планируемого объема перевозок и повышение грузоподъемности.

На европейских железных дорогах, где система управления железнодорожными перевозками схожа с системой управления в РФ, большая часть парка вагонов принадлежит доминирующей компании, имеющей до 70-80% от общего парка вагонов. Что также создает предпосылки для сокращения динамических резервов на станциях погрузки.

Существенное влияние на рынок перевозок оказывают попытки ОАО «РЖД» по созданию консолидированного парка полувагонов. Это парки «АГ», «ВСП», «НП».

Парк «АГ» – полувагоны, привлеченные ОАО «РЖД» под управление по «агентской схеме» в период с марта 2011 г. по апрель 2012г. у дочерних компаний ОАО «РЖД».

Парк «ВСП» – вагоны собственные, привлеченные у ООО «ВГК» (позже ООО «ФГК») с ноября 2011 г. до июля 2013 г.

Парк «НП» – технологический аутсорсинг, при котором управление собственными вагонами выполняется ОАО

«РЖД» по принципу балансового метода. Период существования парка с января 2013г. по декабрь 2013г.

Все три попытки не получили дальнейшего развития из-за отрицательного финансового результата. При этом эксплуатационные показатели использования вагонов в парках «ВСП» и «НП» были существенно лучше, чем у операторов подвижного состава. Например, оборот вагона улучшен на 2-3 суток, производительность вагона на 20-30% (протокол сетевого совещания г. Тобольск, Тюмень от 19-20.02.2015г.).

Данный эффект был достигнут в том числе и за счет консолидации парка вагонов, минимизации рисков, связанных с неопределенностью при планировании, т.к. распределение вагонов по станциям погрузки выполнялось в регионах погрузки в рамках сменно-суточного планирования.

Парадокс получения убытков при улучшении технологических показателей использования вагонов можно объяснить ограниченными возможностями ОАО «РЖД» при коммерческой работе с клиентами. Так, стоимость использования вагонов была привязана к преysкуранту 10-01, и лишь позже было разрешено предоставлять небольшую скидку в 10%. При этом рынок перевозок неоднороден и имеет большой разброс себестоимости услуг.

Например, суммарная себестоимость пользования вагонами на корреспонденциях с большей скоростью пропусна будет дешевле. Также большое значение имеет направление. Если погрузка осуществляется в направлении следования порожних вагонопотоков, то стоимость пользования вагонами может быть в 1,5-2 раза дешевле /6,7,8,9/.

В результате, перевозки, имеющие себестоимость пользования вагоном существенно ниже преysкуранта 10-01, за счет предоставления скидок, забрали другие операторы подвижного состава. А перевозки с высокой себестоимостью достались ОАО «РЖД» (рисунок 5).



Рис. 5. Эффективность фиксированной ставки пользования вагоном в рыночных условиях

Компенсация расходов при выполнении убыточных перевозок с высокой себестоимостью стала невозможной из-за ухода прибыльных перевозок к операторам подвижного состава.

Тем не менее, имеющийся технологический резерв повышения эффективности использования вагонов может дать положительные экономические результаты при качественной организации коммерческой работы.

В настоящее время ОАО "РЖД" предлагает операторам подвижного состава услуги технологического аутсорсинга. При котором ОАО "РЖД" выполняет управление порожними вагонопотоками, а коммерческая работа с грузовладельцами остаётся в ведении компаний-операторов. Такое взаимодействие позволяет удовлетворить существующий спрос на консолидированное управление парком вагонов, при котором сочетается эффективность балансового метода управления вагонами с реализацией рыночных принципов управления.

Таким образом, учитывая структуру управления железнодорожным транспортом на дорогах РФ, консолидация парка вагонов одного рода под единым управлением один из эффективных методов повышения производительности работы парка грузовых вагонов.

1. Елисеев С.Ю., Шатохин А.А. Основные рыночные факторы, влияющие на эффективность использования вагонов // Логистика сегодня. – М. 2015. - № 1. – с. 14-19.

2. Управление запасами: учебное пособие / Г.Л. Бродский. – М.: ЭНСМО, 2008. – 352с. – (полный курс МВА).

3. Управление запасами в цепях поставок: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 430.с – (Высшее образование_

4. Елисеев С.Ю., Шатохин А.А. Логистические принципы эффективного взаимодействия операторов подвижного состава и грузовладельцев // Железнодорожный транспорт. - М. 2015. - № 10. - с.30-33.

5. RAILROAD FACTS (2012 г.) (Отчет по работе американских железных дорог за 2011 г.) 87 с.

6. Апатцев В.И., Левин С.Б., Николашин В.М. и др. Логистические транспортно-грузовые системы: учебник для вузов. М.: Академия, 2003. - 304 с.

7. Анненков А.В. Организация производства и управление транспортной компанией в условиях конкуренции на транспортном рынке: монография. - М.: РГОТУПС, 2003. - 235 с.

8. Балалаев А.С. Формирование конкурентоспособных транспортных составляющих логистических систем: монография. - Хабаровск.: ДВГУПС, 2007. - 224 с.

9. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект: учебное пособие. - М.: «РосКонсульт», 2003. - 400 с.

10. Елисеев С.Ю., Шатохин А.А. Эффективное использование собственных вагонов транспортных компаний на логистических принципах // Транспорт: наука, техника, управление. – М. 2014. - № 9. – с.48-51.

11. Елисеев С.Ю., Шатохин А.А. Основные рыночные факторы, влияющие на эффективность использования вагонов // Экономика железных дорог. - М. 2015. - № 4. - с. 82-87.



METAPROM.RU/BOARD-RAILWAY -
ОДНА ИЗ СТАРЕЙШИХ И ПОПУЛЯРНЫХ ДОСОК
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ

ДЕКАБРЬ 2015 / ИТОГИ 2015

Основные выводы

Итоги развития промышленности в декабре 2015 года: индекс ИПЕМ-производство – -2,3%, индекс ИПЕМ-спрос – -2,1% (к декабрю 2014 года). Всего за 2015 год индекс ИПЕМ-производство вырос на 0,2% к аналогичному периоду прошлого года. Индекс ИПЕМ-спрос, продемонстрировал падение на 2,3% с начала 2015 года.

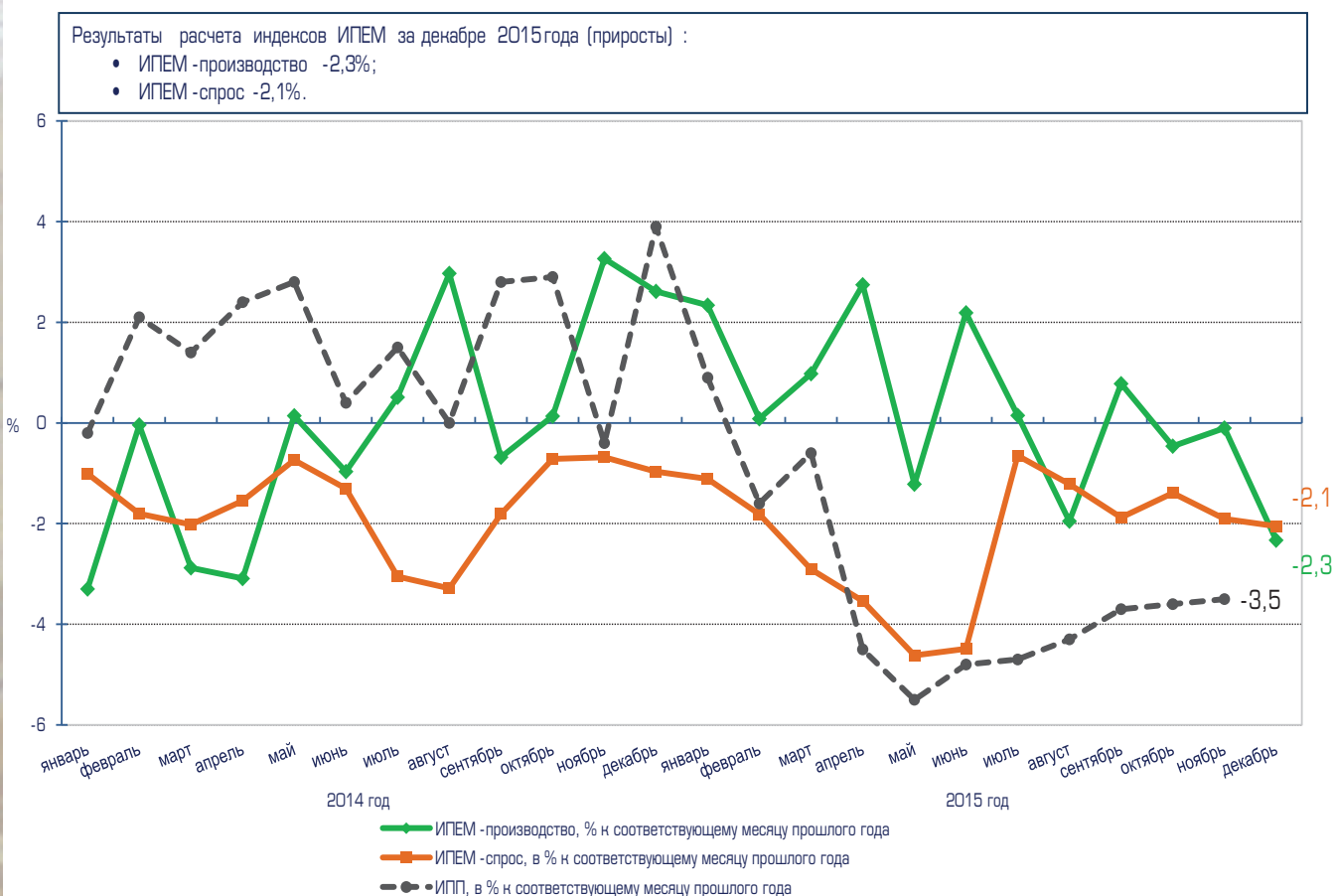
Низкая база прошлого года ограничивает темпы падения индексов. Расчет индекса ИПЕМ-спрос в отраслевом разрезе показывает, что рост спроса сохраняется в годовом исчислении в добывающих отраслях. Кроме этого, в конце 2015 года спрос в низкотехнологичных отраслях вошел в зону положительных приростов в годовом исчислении.

В добывающих отраслях наблюдается восстановление спроса после неудачной первой половины 2015 года (-0,1% в декабре, +0,6% с начала года). Российская не-

фтяная промышленность в 2015 году установила новый постсоветский рекорд по объемам добычи, превысив прошлогодний рекорд на 1,4%.

Вторая половина 2015 года ознаменовалась переломом тренда в части поставок российского газа на экспорт: объем экспортируемого газа в декабре 2015 года вырос на 28,2%, с начала года данный показатель составил 8,0%. Значительный прирост поставок газа фиксируется для всех крупнейших стран-потребителей, что

Динамика индексов к соответствующему месяцу прошлого года



повышает шансы реализации проекта «Северный поток – 2» (подробнее см. слайды №8 и №9).

Спрос в среднетехнологичных отраслях продолжает снижаться (-1,6% к декабрю 2014 года, -1,7% с начала 2015 года). В конце года наблюдалось падение внутренних цен на основные металлы, однако за 2015 год внутренний спрос на цветные металлы упал на 13,3%, на черные - на 5,5%. Основным стабилизирующим фактором на внешнем рынке металлов - замедление роста китайской экономики. При сокращении внутреннего китайского рынка избыток производства направляется на экспорт. Конкуренция на внешнем рынке постепенно нарастает, в результате чего рост экспорта российских металлов начинает замедляться (+10,9% в I квартале, +13,8% во II, +4,3% в III, -1,6% в IV). В данной ситуации слабый рубль улучшает конкурентоспособность российских компаний: рост экспорта черных (+6,6% с начала года) и цветных металлов (+1,9%). В 2016 году ожидается падение цен на базовые металлы. В данных условиях многие производители делают ставку на развитие внутреннего рынка с помощью повышения эффективности и расширение линейки продукции с большей добавленной стоимостью.

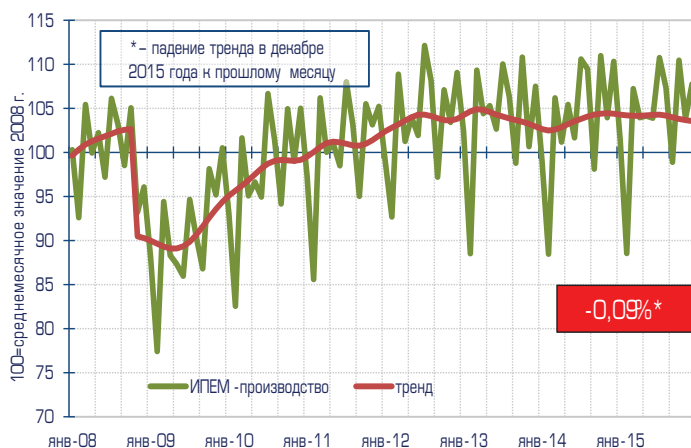
Ситуация в химической промышленности, в целом, продолжает оставаться позитивной. Эффект от заморозки внутренних цен на химические и минеральные удобрения

способствует увеличению поставок российским сельхозпроизводителям (внутренний спрос вырос на +9,9% с начала года). А девальвация рубля благоприятствует приросту поставок экспортируемой продукции на мировой рынок (+13,0% в декабре, +9,8% в ноябре, +5,2% в октябре, +1,2% за 2015 год). В краткосрочной перспективе это поможет сохранить большие объемы экспортного грузопотока.

Спрос на продукцию низкотехнологичных отраслей во второй половине 2015 года продолжает расти (+4,2% в декабре, +2,7% в ноябре, +0,6% в октябре, +1,7% в сентябре, +0,6% в августе), в годовом исчислении спрос положительный (+0,2%). Производство в пищевом секторе экономики замедлилось с ноября 2015 года вслед за сокращением потребительского спроса. Двухзначные темпы роста, особенно в сегменте санкционных продуктов (мяса и сыров), в конце года не наблюдаются.

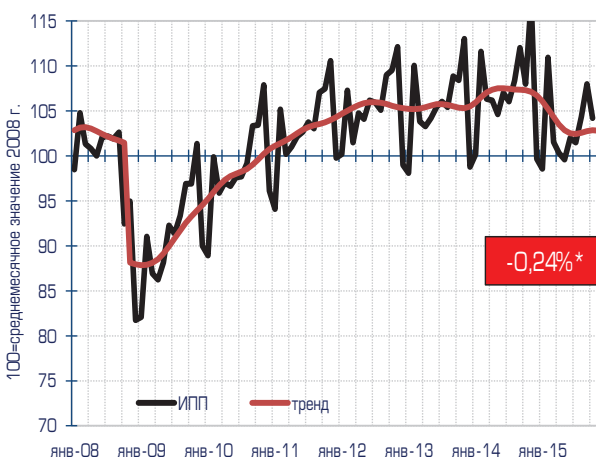
Спрос в высокотехнологичных отраслях в декабре 2015 года продолжил сжиматься (-21,4% к декабрю 2014 года; -24,4% с начала года). В конце года наблюдается ускорение темпов падения высокотехнологичного сектора из-за высокой базы прошлого года, вызванной ажиотажным спросом на автомобили в конце 2014 года. Автопром, как индикатор состояния всего сектора, при мощной господдержке в 2015 году (43 млрд руб.) поте-

Динамика индексов к предыдущему месяцу

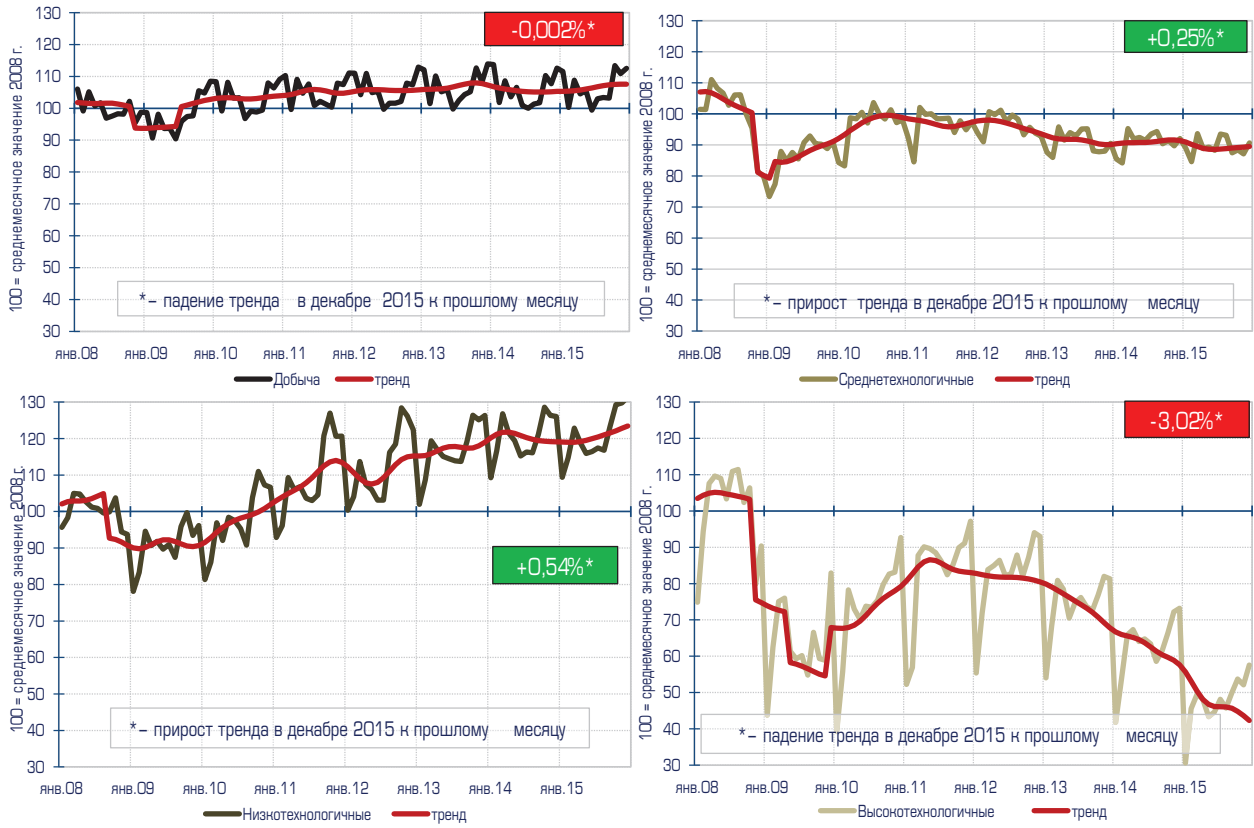


Индекс ИПЕМ-производство, очищенный от сезонного фактора, в декабре 2015 года продемонстрировал отрицательные результаты к предыдущему месяцу (-0,09%).

Тренд индекса ИПЕМ-спрос в декабре 2015 года сохраняет отрицательную динамику к предыдущему месяцу (-0,11%*).



ИПЕМ -спрос по отраслевым группам



Динамика индексов экспорта и импорта

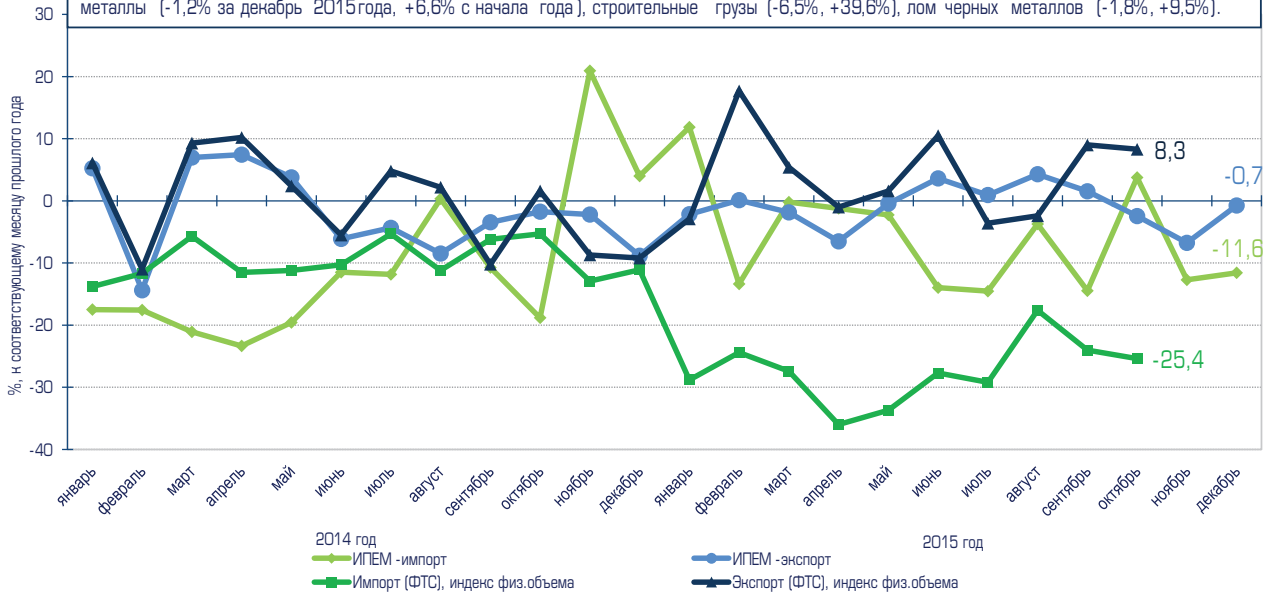
Значения индексов в декабре 2015 года: индекс ИПЕМ -импорт -11,6%, индекс ИПЕМ -экспорт -0,7%.

Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на экспорт на сети железных дорог: химические и минеральные удобрения (+13,0% за декабрь 2015 года, +1,2% с начала года), каменный уголь (+8,3%, +0,1%), лесные грузы (+7,1%, +0,7%), цветные металлы (+0,7%, +1,9%).

Особенно на себя обращает внимание рост отгрузки в экспортном направлении цветной руды и серного сырья (+170,5% за декабрь 2015 года, +46,4% с начала года), однако физический объем остается невысоким.

Основные категории, по которым наблюдается падение отгрузки на экспорт на сети железных дорог: руда железная и марганцевая (-19,0% за декабрь 2015 года, -14,9% с начала года), цемент (-36,9%, -12,0%).

По следующим категориям в ближайшей перспективе возможно сокращение экспортных поставок на сети железных дорог: черные металлы (-1,2% за декабрь 2015 года, +6,6% с начала года), строительные грузы (-6,5%, +39,6%), лом черных металлов (-1,8%, +9,5%).



рял почти четверть от выпуска: производство легковых автомобилей за 11 месяцев 2015 года сократилось на 23,6%. Продажи в 2015 году упали на 35,7%. В текущих условиях финансовые вливания в автопромышленность позволили лишь сдерживать темпы падения. На остановку падения производства 2016 году выделено 50 млрд руб. При этом в систему господдержки будут включены различные программы по стимулированию потребительского спроса.

Проанализируем дополнительные индикаторы кризисного состояния реального сектора экономики. Рассмотрим индекс физического объема производства в обрабатывающей промышленности и объем отгруженной продукции в этом секторе. Выпуск в обрабатывающей промышленности за 11 месяцев 2015 года снизился на 5,3%, при этом лидером падения являются высокотехнологичные отрасли, а объем отгруженных товаров обрабатывающими производствами увеличивался очень высокими темпами в течение всего 2015 года (+13,0% в октябре, +8,9% в ноябре, +12,3% за период январь-ноябрь). Стоит оговориться, что при пересчете в ценах одного года, показатели будут чуть ниже, однако общая

картина сохранится. Основной вывод - происходит рекордный рост продаж ранее произведенной продукции и ликвидация складских запасов при сокращении выпуска.

Объем работ, выполненных по виду деятельности «Строительство» в январе-ноябре 2015 года снизился на 9,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Эффект низкой базы прошлого года сказался на временном улучшении динамики строительства в начале IV квартала 2015 года, но говорить о переходе к фазе роста преждевременно. Подтверждает данный факт статистика производства стройматериалов, которое почти по всем позициям резко ускорило падение в ноябре, причем темпы спада самые высокие за весь 2015 год. Базовыми компонентами в строительстве являются цемент и кирпич, по этим товарным группам падение за 11 месяцев составило -9,4% (-17,1% в ноябре) и -7,4% (-12,6%) соответственно. Значительное снижение объемов производства стройматериалов вызвано слабым спросом и сокращением числа заказов, о чем свидетельствуют падение отгрузки на внутренний рынок в 2015 году по категориям строительные грузы (-7,7%) и цемент (-11,1%).

Внутренний спрос

Отгрузка большей части основных инвестиционных товаров на внутренний рынок по результатам декабря 2015 года ожидаемо снизилась. Сохраняются высокие темпы падения спроса на машиностроительную продукцию (-5,7% за декабрь 2015 года, -20,2% с начала года). Основные категории, по которым наблюдается рост отгрузки на внутренний рынок на сети железных дорог: железные и марганцевые руды (+9,0% за декабрь 2015 года, +5,1% с начала года), химические и минеральные удобрения (+14,5%, +10,3%), каменный уголь (+2,7%, +4,7%). Основные категории, по которым наблюдается падение внутреннего спроса: цемент (-8,2% за декабрь 2015 года, -11,1% с начала года), черные металлы (-13,8%, -5,5%), лом черных металлов (-35,4%, -11,7%). Несмотря на небольшой рост отгрузки строительных грузов в конце года (+1,0% в декабре 2015 года), в краткосрочной перспективе восстановления спроса не ожидается (-7,7% с начала года). По следующим категориям в ближайшей перспективе возможно восстановление внутреннего направления поставок на сети железных дорог: цветные металлы (+39,3% за декабрь 2015 года, -13,3% с начала года).



Анализ данных: ТЭК*

Нефтедобывающая отрасль

В декабре 2015 года объем добытой нефти вырос относительно аналогичного периода 2014 года: добыто 45,8 млн т (+1,5% к декабрю 2014 года). С начала года добыча выросла на 1,4% и составила 534,1 млн т.

Первичная переработка нефти на НПЗ России по итогам 2015 года сократилась на 2,3% (281,9 млн т). Экспорт нефти за год вырос на 8,9% (241,2 млн т). Объем перевалки наливных грузов по итогам 12 месяцев 2015 года вырос до уровня 364,5 млн т (+6,0%), при этом объем перевалки сырой нефти составил 202,1 млн т (+8,0%), а нефтепродуктов – 146,0 млн т (+3,7%).

«Роснефть» добыла за 2015 года 189,2 млн т (-0,9%) (включая добычу ТНК-ВР), «ЛУКОЙЛ» – 85,7 млн т (-1,1%), «Сургутнефтегаз» – 61,6 млн т (+0,3%), «Газпром нефть» – 34,3 млн т (+2,1%), «Татнефть» – 27,2 млн т (+2,7%), «Башнефть» – 19,9 млн т (+11,9%), «Русснефть» – 7,4 млн т (-13,4%), «Славнефть» – 15,5 млн т (-4,4%).

Средняя цена Urals в декабре 2015 года снизилась на 40,4% к декабрю 2014 года и составила 36,42 долл./барр. (\$ 61,07 долл./барр. в декабре 2014 года). За весь 2015 год средняя цена Urals упала на 47,5% (\$51,23 за баррель в 2015 г. против \$97,6 в 2014 г.).



Анализ данных: ТЭК*

Газовая отрасль

Добыча газа в России в декабре 2015 года составила 63,3 млрд куб. м (+1,1% к декабрю 2014 года). По итогам 2015 года добыча газа составила 635,3 млрд куб. м (-1,0% к аналогичному периоду 2014 года).

ОАО «Газпром» в декабре 2015 года сократил добычу до уровня 44,0 млрд куб. м (-0,1%), за год этот показатель сократился на 5,7% до уровня 418,5 млрд куб. м (65,9% от общей добычи в России). Крупнейший независимый производитель газа – «Новатэк» за 2015 г. произвел 67,9 млрд куб. м (+9,3%).

Цена российского газа на границе с Германией в декабре 2015 года упала на -37,0% и составила 185,02 евро/тыс.куб.м (293,81 евро/тыс.куб.м в декабре 2014 г., 189,18 евро/тыс.куб.м в ноябре 2015 г.).

В декабре 2015 года экспорт в дальнее зарубежье вырос на 28,2% (15,0 млрд куб. м), а по итогам 2015 года поставки газа выросли до 159,4 млрд куб. м (+8,0% к аналогичному периоду 2014 года). Экспорт СПГ в страны АТР за 11 месяцев 2015 года составил 13,2 млрд куб. м., что на 1,5% выше прошлогоднего уровня.

В ближайшей перспективе растущий экспорт газа в дальнее зарубежье, а также эффект низкой базы прошлого года способны оказать поддержку добычи газа. В условиях снижения цен на энергоресурсы основными факторами роста поставок газа в дальнее зарубежье явились отложенный спрос ряда европейских стран, а также снижение объемов собственной европейской добычи газа.



* - по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП

Анализ данных : ТЭК*

Угольная отрасль

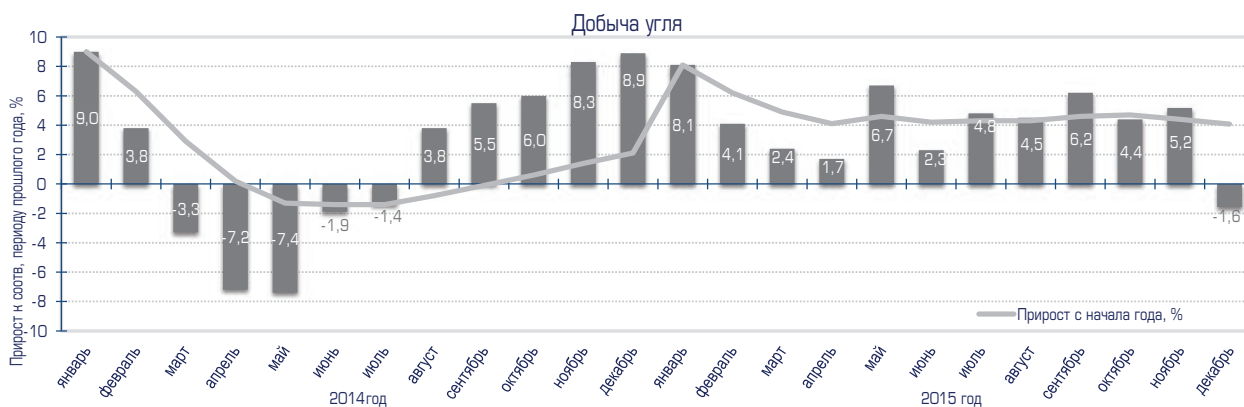
В декабре 2015 года добыча угля показала отрицательную динамику : +1,6% к декабрю 2014 года (35,2 млн т) и +4,1% с начала года (371,8 млн т). Экспорт угля в декабре 2015 года вырос на 8,7% до 12,9 млн т, с начала года экспорт упал на 0,6% до 150,9 млн т.

В течение 2015 года наблюдается тенденция по перераспределению отгрузки каменного угля на сети железных дорог в пользу внутренних перевозок несмотря на девальвацию рубля : за 2015 года на внутреннем рынке отгрузка выросла на 4,7% (+2,7% в декабре) . По итогам 2015 года отгрузка угля на экспорт вышла на прошлогодние уровни во многом благодаря IV кварталу (+8,3% в декабре) . Общая отгрузка угля на сети железных дорог выросла как в годовом выражении (+2,5%), так и по итогам декабря 2015 года (+5,0%).

На добычу СУЭК по итогам 11 месяцев 2015 года пришлось 87,7 млн т (-0,1%), "Южный Кузбасс" - 9,3 млн т (-16,0%), "Якутуголь" - 8,4 млн т (-2,3%), ХК "СДС-Уголь" - 27,2 млн т (+1,9%), "Кузбассразрезуголь" - 40,7 млн т (+1,9%), "Компания Востсибуголь" - 11,7 млн т (+9,9%), "Южкузбассуголь" - 9,1 млн т (-15,0%), "Распадская" - 9,5 млн т (+4,7%).

Объем перевалки угля за период январь - декабрь 2015 года в российских портах вырос на 6,0% до уровня 123,2 млн т.

На внешнем рынке цены на энергетический уголь в декабре 2015 года (FOB Newcastle/Port Kembla) продемонстрировали снижение до уровня 56,04 долл./т (-16,2% к декабрю 2014 года ; -16,1% к ноябрю 2014 года).



* - по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП

Анализ данных: ТЭК*

Электроэнергетика

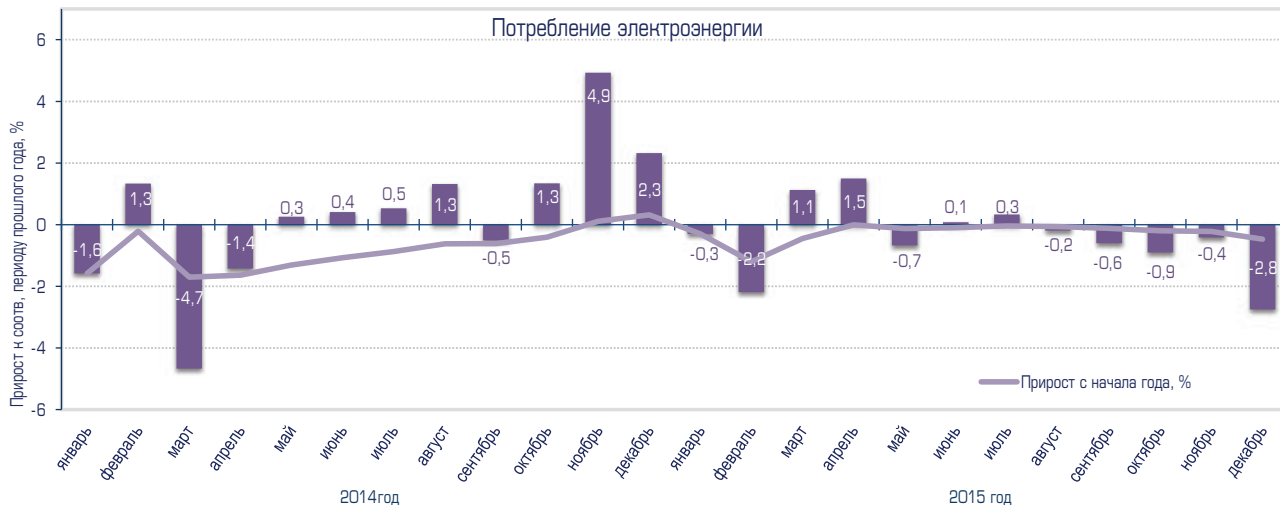
Потребление электроэнергии в декабре 2015 года в целом по России составило 99,2 млрд кВтч (-2,8% к декабрю 2014 года).

С начала года потребление электроэнергии в целом по России упало на 0,4%. Среднемесячная средневзвешенная температура на территории ЕЭС России в декабре 2015 года оказалась значительно выше, чем в декабре 2014 года (-4,96 °С против -7,79 °С).

Выработка электроэнергии в декабре 2015 года в целом по России составила 103,0 млрд кВтч (-2,9% к декабрю 2014 года). С начала года выработка электроэнергии в целом по России выросла на 0,2%.

Равновесная цена покупки электроэнергии потребителями на оптовом рынке электроэнергии и мощности (ОРЭМ) в декабре 2015 года составила :

- 868,56 руб./МВт·ч для зоны Сибирь (-11,0% к декабрю 2014 г.);
- 1082,88 руб./МВт·ч для зоны Европа и Урал (+1,7% к декабрю 2014 г.).



* - по данным Минэнерго РФ, ЦДУ ТЭК, СО ЕЭС, Минэкономразвития РФ, МВФ, World Bank, ОАО «АТС», АСОП

Динамика важнейших макроэкономических показателей в 2015 г. и прогноз на 2016 г.*

| Динамика важнейших показателей на рынке нефти в 2015 г. и прогноз на 2016 г. | | | | |
|--|-----------|--------------------------------|------------------------|-----------------------|
| Показатель | Тенденция | Абсолютное значение показателя | % в годовом исчислении | Прогноз на 2016 г., % |
| Мировая добыча, млн. т | Рост | 4 404,8 | 3,3 | -1,4 |
| Добыча нефти в России, млн. т | Рост | 533,6 | 1,4 | 0,5 |
| Экспорт из России, млн. т | Рост | 238 | 8,9 | -1,6 |
| Цена на нефть Brent, долл. США за баррель | Снижение | 54,2 | -45,3 | -23,8 |
| Цена на нефть Urals, долл. США за баррель | Снижение | 51,2 | -47,5 | -5,7 |

| Динамика важнейших показателей на рынке черных металлов в 2015 г. и прогноз на 2016 г. | | | | |
|--|-----------|--------------------------------|------------------------|-----------------------|
| Показатель | Тенденция | Абсолютное значение показателя | % в годовом исчислении | Прогноз на 2016 г., % |
| Мировое производство, млн. т | Снижение | 1 471,4 | -2,8 | 1,2 |
| Российское производство, млн. т | Снижение | 55,4 | -0,9 | 0,8 |
| Экспорт из России, млн. т | Рост | 34,5 | 5,6 | - |
| Цена на нефть Brent, долл. США за баррель | Снижение | 408,7 | -31,2 | -0,6 |
| Цена на нефть Urals, долл. США за баррель | Снижение | 382 | -8,5 | - |

| Динамика важнейших показателей на рынке угля в 2015 г. и прогноз на 2016 г. | | | | |
|---|-----------|--------------------------------|------------------------|-----------------------|
| Показатель | Тенденция | Абсолютное значение показателя | % в годовом исчислении | Прогноз на 2016 г., % |
| Мировое производство, млн. т | Снижение | 8 164,9 | -0,7 | - |
| Российское производство, млн. т | Рост | 371,8 | 4,1 | 0 |
| Экспорт из России, млн. т | Снижение | 150,9 | -0,6 | - |
| Цена на энергетический уголь в России, руб. за тонну | Рост | 1 040,0 | 2,0 | -8,7 |
| Цена на консующийся уголь в России, руб. за тонну | Рост | 3 780,0 | 18,9 | -3,4 |

*-по данным Минэнерго РФ, Минфина России, Минэкономразвития РФ, ФТС России, МЗА, ИА «Металл-Ньюс», World Steel Association, «MEPS International Ltd.», BP Statistical Review of World Energy

Андрей Гурьев

Железные дорожники о себе и реформах

В книге собраны наиболее интересные интервью автора за последние 10 лет. Это беседы с руководителями Министерства путей сообщения, Министерства транспорта, других органов исполнительной и законодательной власти, ОАО «Российские железные дороги», частных транспортных компаний, учеными, экспертами и др. Разговор в них идет как о производственных вопросах, в частности о непростых перипетиях реформирования железнодорожного транспорта, так и на личные темы. Выпуск книги приурочен к 175-летию железных дорог России и 55-летию автора.

Продолжение (начало в № 4 (49)–7 (62))

РЖД-Партнер, № 2, февраль 2006 г.

Подход – да не тот?

Наша беседа – о проведении структурных реформ, о рынках и естественных монополиях, а также о российской бюрократии.

Валентин Завадников, председатель комитета по промышленной политике Совета Федерации Федерального собрания

Они архаичны

– Валентин Георгиевич, распространена точка зрения, что Совет Федерации не играет сегодня той роли в жизни страны, в частности при проведении экономической политики, которая должна бы быть присуща верхней палате парламента. Следовательно, назрела необходимость реформирования самого этого органа. Вы согласны с этим?

– Рано или поздно должен поменяться принцип формирования Совета Федерации. Сенаторы должны избираться гражданами той территории, которую они представляют. Для меня это аксиома. Можно ли их выбирать уже сегодня? С моей точ-

ки зрения, можно. Если президенту в части назначения губернаторов не помешало то, что в Конституции у нас заложена все-таки иная модель, то, я думаю, с таким же успехом и даже с меньшими проблемами можно, не нарушая дух основного закона страны, сенаторов выбирать. Ничего другого не надо, поскольку у палаты достаточно полномочий. В целом же дело в том, что у нас в государстве убогая властная модель, да и сами представления о ней. Они архаичны.

– А как Вы относитесь к той экономической политике, которую проводит руководство страны?

– В принципе у нас достаточно много рыночной риторики. Но если анализировать действия, то мы обнаружим очень много совкового инструментария. Нельзя экономическую рыночную политику проводить советскими методами.

– Что конкретно Вы имеете в виду?

– Все. Мы строим рынок, его не строя. А там, где мы его все-таки формируем, то создаем такие ограничения, что рынок эффективно работать не может. А потом мы говорим: «Вот видите! Никакая «невидимая рука» тут не работает!» Что такое реформа? Это некие изменения принципов, например, в хозяйственной деятельности. Что сегодня делает правительство?

Оно стерилизует денежную массу в целях сдерживания ин-

фляции. Это вещь сама по себе правильная и понятная. Однако при этом реально не проводятся структурные преобразования, а если где-то и делаются попытки их осуществлять, то почему-то в соответствии с различающимися принципами. Но принципы организации конкуренции и рынка – одни и те же для электроэнергетики, транспорта, нефтедобычи, товаров народного потребления и т. д.

– Какие бы Вы предприняли сейчас шаги, если бы рычаги экономической политики находились лично у Вас. Не знаю, какую роль Вам уготовить – Грефа, Фраднова или еще кого-то.

– Мне не нужна роль ни того ни другого. Задача государства в экономике состоит в том, чтобы создавать условия для возникновения рынков, где это только возможно. Там, где рынков сегодня нет, их нужно формировать и менять механизмы ценообразования, то есть уходить от ценового регулирования. Вот, собственно говоря, и все. Государство не может устанавливать цены – это не его роль. При этом оно может и должно применять насилие, но только в сфере безопасности граждан в широком понимании: непосредственная охрана жизни и собственности, экология, здравоохранение, образование и т. д. Вот чем должно заниматься государство.

В сфере же бизнеса ему надлежит задавать для последнего разного плана стандарты – отношенческие, технологические, производственные, требования безопасности к товарам и услугам и др. Это необходимо делать достаточно жестко. А у нас исполнительная власть, как ни странно, все делает с точностью до наоборот. Никакие стандарты деятельности она не задает. Два с половиной года назад приняли закон «О техническом регулировании». Знаете, сколько с тех пор утвердили стандартов или технических регламентов? Один. А если говорить о том, что делается с точки зрения создания рынков, то мы видим, что тут государство занимается тем, что рынки сужает.

Естественные монополии – неестественны

– В 1997 году вышел указ президента РФ «Об основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий». Вы считаете, что с того времени для проведения структурных реформ сделано очень мало?

– Ну, мы как-то пытаемся «возюкаться» с электроэнергетикой, которую можно отнести к той сфере, где реально хоть что-то все-таки делается. Но и то, динамика реформы падает, а не разгоняется. То есть рынок есть, он создан. Но мы никак не перейдем на его новую модель, которая была бы более честной, стала бы уже в большей степени именно рынком, а не игрой в него.

Правда, сейчас правительство после полуторагодовых размышлений сказала, что давайте попробуем перейти, то есть предложите модель, а мы к ней как-то отнесемся. А во всех других сферах – там ничего нет. Называть, например, ситуацию на железнодорожном транспорте проведением реформы можно лишь условно. Там отделили государственное регулирование от хозяйственной деятельности – и больше ничего.

– К железной дороге мы еще вернемся, а сейчас замечу, что Вы, как видно, с некоторой иронией относитесь к классическим моделям дирижистской или, как у нас чаще называют, регулируемой рыночной экономики?

– Это игра в сегодняшний день, причем в интересах правящего класса – бюрократии. С точки зрения благосостояния граждан, общества и развития страны в целом – это путь в никуда. Это осознанная (подчеркиваю) позиция бюрократии и ее действия в собственных интересах.

– Вы поддерживаете взгляды тех экономистов, которые считают, что понятие «регулируемая государством экономика» было свойственно для Европы 1880–1970-х гг. и этот период закончился? В естественных монополиях, за исключением РАО «ЕЭС России», наоборот считают, что это – современное слово экономической науки.

– Государство должно регулировать хозяйственные отношения, но это касается двух вещей. Во-первых, как я уже сказал, – безопасности жизни и собственности граждан. Во-вторых, речь идет о рыночных методах экономического регулирования на предмет достижения максимальной конкуренции на всех возможных рынках.

Вот, что требуется от государства. Причем оно не должно действовать путем установления цен, квот или допуска к трубе и т. д. Это не то. Вот такое регулирование – неправильное.

– То есть Вы считаете, что надо дерегулировать рынок и электроэнергетики, и газа, и железнодорожных перевозок...

– Их бессмысленно перечислять. Все рынки! Нужно везде, где только можно, вводить рыночные условия. Причем и в том, что мы называем социальной сферой.

– Но ведь не зря же применяют термин «естественные монополии», подразумевая, что там в целом ряде больших сегментов «естественно» нельзя создать конкуренцию и свободное ценообразование?

– Я вот Вам подарю книжечку, рекомендую: «Антиконтраст против конкуренции». Автор – американский экономист Доминик Арментано. Мне довелось возглавлять редакционный совет и написать предисловие к русскому изданию. В книге анализируется практика применения в США антимонопольного законодательства. Автор приходит к феноменальному для нас выводу. Применение государством казалось бы столь необходимого для поддержания рыночных условий и конкуренции антимонопольного регулирования приводит на самом деле к подавлению механизмов рынка и способно затормозить развитие эффективности производства. Вот что такое государственное регулирование и вот что можно сказать относительно, как Вы говорите, современного слова экономической науки. Что же касается понятия «естественные монополии», то это конструкция юридически придуманная. Научная мысль в результате экономического развития выяснила, что, грубо говоря, процесс идет по двум направлениям. Раньше для сложных сетевых образований не могли установить точным образом рыночную цену в каждой конкретной точке сети. Поэтому всю модель называли монопольной и эту цену устанавливал дядя, исходя из совсем не рыночных соображений. Теперь же технологии развились настолько, что такую цену определять стало возможным и это перестало быть монополией с этой точки зрения. А параллельный процесс показал, что антимонопольное законодательство собственно фиксирует, консервирует ситуацию и позволяет монополиям жить не тужить, не пуская на рынок новых участников. Поэтому антимонопольное законодательство есть некоторая условность достаточно ограниченного промежутка времени. В долгосрочной перспективе оно несет негативные действия для развития экономики. Строго говоря, конструкция «естественные монополии» – неестественна.

Не верю!

– Не хотите ли Вы сказать, что можно и монополии оставить в покое, и тарифы дерегулировать?

– Давайте не будем смешивать кресты католические и кресты металлические.

Есть два вопроса: кому это принадлежит и как там определяется цена? Если тариф образуется посредством рыночного

механизма, исходя из соотношения спроса и предложения, то в принципе не имеет никакого значения, кому эта вся система или ее куски принадлежат. Просто раньше не могли определить адекватно цену. Сейчас – можем.

– Но процесс дерегулирования тарифов должен идти параллельно с процессом реструктуризации естественных монополий, то есть демонаполизацией в организационном смысле?

– Разумеется, а иначе у вас механизмы рынка не будут работать или будут, но медленнее, менее эффективно. Условно говоря, можно сохранить то же РАО «ЕЭС России» – и тогда возникнут новые независимые станции, только этот процесс по времени окажется более растянут. При этом РАО не сможет удовлетворить ситуацию с энергоснабжением страны – и будут кризисы. Для их предупреждения нужно сегодня декомпозировать ситуацию. Новое все равно возникнет, но старое, оставаясь в прежнем виде, будет естественным образом сопротивляться и влиять на те или иные ситуации на рынке. Поэтому оргреформа является следствием построения рынка и вытекает из его модели. Причем в любой области.

– А почему, по Вашему мнению, темпы реформы электроэнергетики затухают, несмотря на усилия Чубайса, который, наверное, остался единственным в стране, кто упорно сам себя хочет реформировать?

– Чубайс – не энергетик, а общественный деятель, который хотел бы довести до конца начатое им дело превращения важной инфраструктурной монополии в нормально работающую по рыночным принципам отрасль. А причин затухания темпов две. Общество в целом и прежде всего люди, которые сейчас находятся у власти, не верят в рыночные механизмы.

Не-ве-рят! При этом они видят негативный опыт, который у нас есть в смысле построения рынка, но не хотят признать, что построен-то он был неправильно. Государство его пыталось регулировать нерыночными методами, и именно поэтому у этого рынка есть проблемы. Второе – это фактор необходимости принятия на себя теми или иными чиновниками ответственности за последствия, которые возникают при преобразованиях. Это объективные причины. Есть и субъективные. Как только бюрократия создает рынки, она теряет ресурсы прямого воздействия на бизнес с потерей для себя коммерческого интереса. Ну и почему после этого чиновник должен заниматься рыночным строительством? Ведь рынок – это такой механизм, при котором выигрывает общество, большое количество граждан и при этом – все понемножку. А нерынок – это когда весь этот плюс забирает группа либо собственников, либо чиновников. В нашей стране, в которой пытаются построить госкапитализм или, как Вы сказали, дирижизм – это, собственно говоря, и есть прибыль бюрократии, которую она извлекает в той или иной форме. А реформа заключается в том, чтобы забрать эти деньги у бюрократов и отдать всем гражданам.

Не обсуждалась, не проговаривалась, не строится

– Хотелось бы поподробнее поговорить о реформе железнодорожного транспорта. Когда в 2001 году принималась Программа реформы, предлагались разные варианты, подготовленные МПС, Минэкономразвития и МАП. Считается, что после работы привлеченных Министерством путей сообщения консультантов был принят проект компромиссный, но все-таки явно более в пользу железнодорожного ведомства. Вы тоже оцениваете Программу как чрезмерно консервативную с точки зрения построения рыночной модели?

– Конечно. Более того, я думаю, что даже и Программа реформирования электроэнергетики, которая сегодня реализуется, является консервативной.

Потому что все-таки мы все говорим больше про «разделить», при этом забывая, что делать-то это нужно лишь под создаваемую модель рынка. Когда я начинаю сегодня разговаривать с кем угодно о том, что нужно сначала понять, как будет устроен рынок транспортных услуг на железной дороге, как будет осуществляться ценообразование в инфраструктуре, в сегментах и т. д., то слышу в ответ: нужно вот это отделить, вот это обособить. А я все говорю, что для отделения одного от другого нужно непременно понимать, как будут устроены рынки.

Вот этого-то Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте и не предусматривает. Она зиждется на том, что нужно что-то выделять, а как будут работать рыночные механизмы – не говорит. Заместитель руководителя ФАС Анатолий Голомолзин сказал, что пора подумать о создании на железной дороге Администратора торговой системы по типу электроэнергетики. Но АТС – это институция рынка, которая вызвана моделью хозяйственной деятельности. А хозяйственная модель рынка на железной дороге не обсуждалась, не проговаривалась и не строится. Все же остальное – это, извините, «пурга».

– Как Вы считаете, нужно ли отделять инфраструктурный бизнес от перевозочного?

– Господи, конечно нужно! Это же разные рынки. – А почему, по Вашему мнению, такой шаг в Программе был не прописан ясно и директивно? Ведь эксперты же задумывались об этом, наверное?

– Ну о чем Вы говорите?! Люди преследовали свои интересы. Если оставить компанию, которая будет владеть и инфраструктурой, и подвижным составом, понятно, что такая команда будет всегда обыгрывать всех, кто инфраструктурой не владеет. Это классика. Извините, но это даже неинтересно обсуждать. И тем людям, которые разработали такую Программу и утвердили ее, тоже все было понятно. Как говорится, разбирайтесь с интересами.

– Но ведь Греф-то согласился с этой Программой в 2001 году. Наверное, он увидел, что там есть стремление выделять конкурентные секторы и рынки вокруг инфраструктуры...

– Я не берусь судить, почему те или иные решения принимает господин Греф. Есть принцип минимальной достаточности. Если то, что ты делаешь, уже не является реформой, то, наверное, и делать это уже не нужно.

– То есть Ваша общая оценка хода реформы железнодорожного транспорта сводится к тому, что...

– ...мы отделили государственные функции от хозяйственной деятельности. Все. Пока мы дальше не разберемся, каким образом будут устроены рынки транспортных услуг на железнодорожном транспорте, все остальное не будет иметь никакого серьезного значения, поскольку не преследует главной цели – создания максимально конкурентных отношений в этом сегменте.

– Но часто говорят, что рынок – это не цель, а средство. Цель – повышение эффективности работы железных дорог и снижение транспортных затрат для товаропроизводителя.

– Согласились! Но рыночный инструмент – самый эффективный для достижения этой цели. Сегодня рыночная экономика очевидно конкурентоспособнее плановой, административной. Поэтому если кто-то считает, что использование нерыночных механизмов эффективнее рыночных – пусть докажет.

Продолжение следует.

Содержание

| Страна / Регион | Город | Наименование компании | Телефон | № стр. |
|--|-----------------|--|---|------------------|
| EXPORAIL 2016 | | | | 2-я сторона обл. |
| Россия | Санкт-Петербург | ЗАО «Выставочное объединение «РЕСТЭК®» | +7 (812) 303-98-62 | |
| Производители железнодорожной продукции и услуг | | | | 1 - 3 |
| Россия / Курганская область | Шадринск | ОАО «Шадринский автоагрегатный завод» | +7 (35253) 6-26-78, 6-32-96, 9-18-55, 9-18-77 | 2 |
| Россия / Пензенская область | Пенза | ОАО «ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА» | +7 (8412) 209-000, 8-800-700-98-02 | 3 |
| Россия / Республика Удмуртия | Ижевск | ГК Можгинский литейный завод «Арсенал» | +7 (341) 257-09-80, +7 (963) 028-90-28 | 1 |
| X МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «ЭЛЕКТРОНИКА-ТРАНСПОРТ 2013» | | | | |
| Россия | Москва | Выставка «Электроника-Транспорт» | +7 (495) 287-4412 | 4 |
| Подвижной состав, запчасти, ремонт | | | | 5 - 8, 27, 31 |
| Россия / Воронежская область | Воронеж | ООО «Промышленная экология и безопасность» | +7 (4732) 604-002, 604-003 | 5 |
| Россия / Кемеровская область | Новокузнецк | Железнодорожная доска объявлений | +7 (3843) 71-63-41 | 8, 27, 31 |
| Россия / Республика Удмуртия | Ижевск | ООО «Авант-торг» | +7 (925) 940-02-40, +7 (925) 940-05-10 | 6 - 7 |
| Россия / Свердловская область | Екатеринбург | ООО «Железные дороги Урала» | +7 (34369) 4-99-62, +7-912-656-21-36 | 8 |
| 20-я Центрально-Азиатская выставка «Транспорт и Логистика» Транзит-Казахстан 2016 | | | | |
| Казахстан | Алматы | Выставка «Электроника-Транспорт» | +7 727 2583434 | 9 |
| Справочная информация | | | | 10 - 44 |
| СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ И Грузовладельцев ТРАНСПОРТОМ, ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ И Грузовладельцев» | | | | 10 - 25 |
| Россия | Москва | Елисеев С.Ю., Миронова О.В. | +7-985-998-13-55 | |
| ИПЕМ: ДОЛЯ ЭКСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ БУДЕТ РАСТИ | | | | 26- 27 |
| Россия | Москва | АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)» | +7 (495) 690-14-26 | |
| КАК СОКРАТИТЬ ПРОСТОИ Грузовых Вагонов в Ожидании Погрузки? ТРАНСПОРТОМ, ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ И Грузовладельцев» | | | | 28 - 31 |
| Россия | Москва | Елисеев С.Ю. | +7-985-998-13-55 | |
| МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНДЕКСОВ ИПЕМ ДЕКАБРЬ 2015 / ИТОГИ 2015 ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ | | | | 32 - 38 |
| Россия | Москва | АНО «Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)» | +7 (495) 690-14-26 | |
| ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОЖНИКИ О СЕБЕ И РЕФОРМАХ | | | | 38 - 40 |
| Россия | Москва | Андрей Гурьев | | |
| СОДЕРЖАНИЕ / ПРАЙС-ЛИСТ | | | | 41 - 44 |
| Россия | Москва | Редакция Железнодорожного журнала «ДЕПО» | +7 (495) 765-73-16 | |
| 22-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА МЕТАЛЛ-ЭКСПО'2016 | | | | 3-я сторона обл. |
| Россия | Москва | ЗАО «Металл-Экспо» | +7 (495) 734-99-66 | |
| 21-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГрузопЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ «ТРАНСРОССИЯ» | | | | 4-я сторона обл. |
| Россия | Москва | ITE LLC Moscow | (495) 935-73-50 | |

Реклама в журнале

Стоимость публикации рекламной информации в журнале зависит от занимаемой площади. При размещении модульной рекламы, бесплатно предоставляется публикация строчной рекламы (подробнее ниже, в прайс-листе).

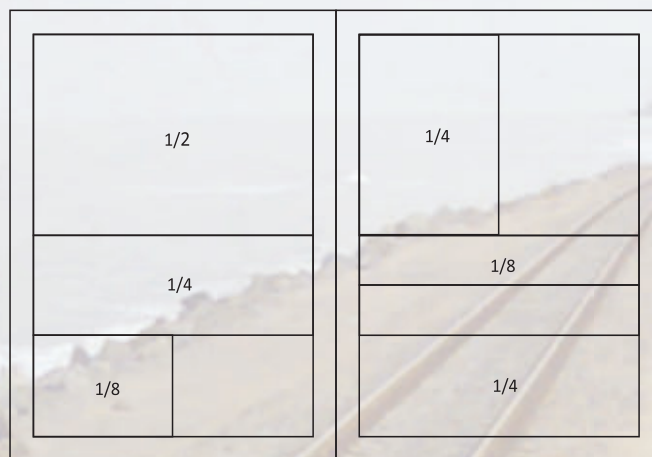
Образец заполнения строчной рекламы:

| Наименование | Чертеж изделия (если есть) | Ед. изм. | Цена (руб) | Компания | Телефон |
|--------------|----------------------------|----------|------------|----------|---------|
| | | | | | |

Размеры модулей в мм:

Вы можете предоставить для печати собственный макет или прислать информацию для разработки макета нашими специалистами.

- 1/8 полосы - 88x59, либо 180x28
- 1/4 полосы 88x122, либо 180x59
- 1/2 полосы - 180x122
- 1 полоса - 180x250



Требования к макетам:

- Программы Adobe Photoshop, Illustrator.
- Разрешение 300 dpi, цветовая модель CMYK
- Шрифты перевести в кривые.
- Текст по картинке полужирный не менее 7 пунктов.
- Черный - запечатывание вверх.
- Сумма красок в тенях не более 320%.
- CorelDraw не является подготовленным к печати документом, и подлежит доработке.

В случае, если макет будет разрабатываться нашими специалистами, вам нужно лишь определиться с его размером, прислать текстовое наполнение в произвольной форме, контактную информацию, логотип и фотографии (если есть такая необходимость), а также указать примерную цветовую гамму или стиль.

Готовый макет будет вам отправлен на согласование.

Прайс-лист на размещение рекламы (цены указаны в рублях с НДС)

| Модульная реклама / статья | | | Бонус (строчная реклама) | Разработка модуля |
|----------------------------|-------------------|-----------|--------------------------|-------------------|
| Размер | Формат модуля, мм | Стоимость | Количество строк | Стоимость |
| 1/8 полосы | 88*59, 180*28 | 5'000 | 5 | 650 |
| 1/4 полосы | 88*122, 180*59 | 8'750 | 10 | 750 |
| 1/2 полосы | 180*122 | 15'400 | 20 | 850 |
| Полоса | 180*250 | 26'950 | 40 + перс. рассылка | 950 |

| Модульная реклама на обложке | Коэффициент наценки | Бонус |
|---|---------------------|---------------------------------------|
| Лицевая сторона (от 1/2 полосы) | договор. | Идентичный модуль во внутреннем блоке |
| Вторая и третья сторона (от 1/2 полосы) | 2 | |
| Последняя сторона (от 1/2 полосы) | 3 | |

Рекламодателям журнала предоставляется бесплатная услуга – размещение персональной страницы в ТОПе предприятий и еженедельная рассылка рекламной информации по собственной базе электронных адресов (более 50'000)

| | |
|---|--|
| При единовременной предоплате 2-х публикаций | СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ подробнее на стр. 44 |
| При единовременной предоплате 3-х публикаций | |
| При единовременной предоплате 5-и публикаций | |
| При единовременной предоплате 10-и публикаций | |

Баннерная реклама на сайте

Сквозное размещение (на всех страницах сайта)

Размер 140*60 (jpeg - статический, gif - динамический)

Размещение в левом вертикальном блоке

Разработка jpeg баннера от 400 руб, gif баннера от 1'500 руб

Стоимость 5'000 руб./мес. (при единовременной оплате трёх месяцев, в четвертом размещение **бесплатно!**)

В подарок участие в еженедельных рассылках + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени

Электронные рассылки

Предлагаем воспользоваться рассылкой объявлений по базе электронных адресов предприятий, связанных с железнодорожной отраслью промышленности (более 50 000)!

Все адреса получены путем регистрации новых подписчиков на сайте издания, работы на различных тематических железнодорожных выставках, а также силами собственной службы маркетинга.

Практика показывает, что такой способ передачи информации является одним из самых эффективных.

1. Еженедельные рассылки

- проводятся по воскресеньям
- содержат ссылки на персональные страницы компаний Заказчиков, на которых вносятся требуемые изменения
- при заказе рассылки бесплатно предоставляется размещение персональной страницы компании Заказчика в ТОПе каталога предприятий
- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

| Стоимость (руб.) | Услуга | В подарок | |
|------------------|--------------------|--------------------------|--|
| 1'900 | 1 еженед. рассылка | 1 неделя в ТОПе компаний | + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени |
| 3'300 | 2 еженед. рассылки | 2 недели в ТОПе компаний | |
| 4'300 | 3 еженед. рассылки | 3 недели в ТОПе компаний | |
| 5'000 | 4 еженед. рассылки | 1 месяц в ТОПе компаний | |

2. Персональные рассылки

- услуга единоразовая, оказывается в заранее согласованный с Заказчиком день
- проводятся с понедельника по четверг (по пятницам в случае срочной необходимости) в две очереди: с 6:00 до 14:00 и с 14:00 до 20:00 (время указано приблизительное, т.к., скорость рассылки напрямую зависит от размера отправляемого письма)
- содержат информацию исключительно о компании Заказчика
- при заказе бесплатно предоставляется размещение персональной страницы компании Заказчика в ТОПе каталога предприятий
- для оформления и последующего согласования с Заказчиком образца письма персональной рассылки нам необходимы:
- тема письма
- текст письма (информация, которую вы хотите довести до сведения адресатов)
- контактная информация (для обратной связи)
- по желанию логотип, фотоматериалы, прайс-лист и т.д.

ВАЖНО! Объем письма не должен превышать 200 Кб (при необходимости включить в письмо большое количество фото-и-видео материалов, вложенные файлы будут заменены на ссылки для скачивания, а сами файлы размещены на персональной странице компании Заказчика)

- после проведения рассылки предоставляется отчет и закрывающие бухгалтерские документы.

| Стоимость (руб.) | Скидка | Услуга | В подарок |
|------------------|--------|------------------|--|
| 6'600 | - | 1 перс. рассылка | месяц еженедельных рассылки + месяц в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени |
| 11'880 | 10% | 2 перс. рассылки | |
| 16'830 | 15% | 3 перс. рассылки | |
| 21'120 | 20% | 4 перс. рассылки | |

Предусмотрены специальные условия и скидки при заказе рассылки на квартал, полугодие и год.

3 месяца - скидка 10%

| Стоимость (руб.) | Услуга | В подарок |
|------------------|-------------------|--|
| 17'820 | 3 перс. рассылки | 3 месяца еженедельных рассылки + 3 месяца в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени |
| 32'076 | 6 перс. рассылки | |
| 45'441 | 9 перс. рассылки | |
| 57'024 | 12 перс. рассылки | |

6 месяцев - скидка 15%

| Стоимость (руб.) | Услуга | В подарок |
|------------------|-------------------|--|
| 33'660 | 6 перс. рассылки | 6 месяцев еженедельных рассылки + 6 месяцев в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени |
| 60'558 | 12 перс. рассылки | |
| 85'833 | 18 перс. рассылки | |
| 107'712 | 24 перс. рассылки | |

| 12 месяцев - скидка 20% | | |
|-------------------------|-------------------|--|
| Стоимость (руб.) | Услуга | В подарок |
| 3'360 | 12 перс. рассылок | 1 год еженедельных рассылок + 1 год в ТОПе компаний + бесплатное изменение информации на персональной странице в течение оплаченного периода времени |
| 114'048 | 24 перс. рассылки | |
| 161'568 | 36 перс. рассылок | |
| 202'752 | 48 перс. рассылок | |

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

скидки и подарки КРУГЛЫЙ ГОД!

Компаниям, планирующим продолжить, либо начать сотрудничество с нашим изданием, предлагаем принять участие в акции, которая позволит значительно сэкономить рекламный бюджет и при этом получить максимальный эффект от вложенных средств.

Мы предлагаем:

- Публикацию в журнале с возможностью ежемесячного обновления информации
- при этом бесплатно предоставляется рекламная площадь в журнале для размещения актуальных прайс-листов
- гарантированное участие во всех специализированных выставках и конференциях, в которых запланировано наше участие в качестве информационного партнера.

БЕСПЛАТНАЯ Интернет-поддержка

- размещение персональной страницы вашей компании в ТОПе каталога предприятий на сайте журнала в соответствующем профилю деятельности разделе, с возможностью еженедельного обновления информации
- еженедельные и персональные электронные рассылки по собственной базе электронных адресов предприятий железнодорожной отрасли промышленности, количество которых зависит от выбранного варианта сотрудничества

При единовременной предоплате 3-х публикаций скидка 10%

| Стоимость 1-й публикации (без скидки) | Стоимость публикаций на квартал | | Экономия | В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов) | | Итоговая экономия |
|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------|----------|--|--------------|-------------------|
| | без скидки | к оплате со скидкой | | кол-во рассылок | сумма бонуса | |
| 1/8 полосы | 5 000 | 15 000 | 13 500 | 1 | 6 600 | 8 100 |
| 1/4 полосы | 8 750 | 26 250 | 23 625 | 2 | 13 200 | 15 825 |
| 1/2 полосы | 15 400 | 46 200 | 41 580 | 3 | 19 800 | 24 420 |
| 1 полоса | 26 950 | 80 850 | 72 765 | 4 | 26 400 | 34 485 |

При единовременной предоплате 5-и публикаций скидка 15%

| Стоимость 1-й публикации (без скидки) | Стоимость публикаций на квартал | | Экономия | В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов) | | Итоговая экономия |
|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------|----------|--|--------------|-------------------|
| | без скидки | к оплате со скидкой | | кол-во рассылок | сумма бонуса | |
| 1/8 полосы | 5 000 | 25 000 | 21 250 | 2 | 13 200 | 16 950 |
| 1/4 полосы | 8 750 | 43 750 | 37 188 | 4 | 26 400 | 32 963 |
| 1/2 полосы | 15 400 | 77 000 | 65 450 | 6 | 39 600 | 51 150 |
| 1 полоса | 26 950 | 134 750 | 114 538 | 8 | 52 800 | 73 013 |

При единовременной предоплате 10-и публикаций скидка 20%

| Стоимость 1-й публикации (без скидки) | Стоимость публикаций на квартал | | Экономия | В подарок персональные электронные рассылки (более 50'000 адресов) | | Итоговая экономия |
|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------|----------|--|--------------|-------------------|
| | без скидки | к оплате со скидкой | | кол-во рассылок | сумма бонуса | |
| 1/8 полосы | 5 000 | 50 000 | 40 000 | 4 | 26 400 | 36 400 |
| 1/4 полосы | 8 750 | 87 500 | 70 000 | 8 | 52 800 | 70 300 |
| 1/2 полосы | 15 400 | 154 000 | 123 200 | 12 | 79 200 | 110 000 |
| 1 полоса | 26 950 | 269 500 | 215 600 | 16 | 105 600 | 159 500 |

Будем рады видеть вашу компанию в числе наших Партнеров!

За содержание и достоверность рекламной информации ответственность несут рекламодатели.

Учредитель и издатель: ЗАО «ЭнергоПромТранс». Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ ФС77-33605. от 24.10.2008г.
 Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций. Территория распространения Российская Федерация, зарубежные страны.
 Тираж: от 3 000 экз.



8-11
ноября

Москва, ВДНХ, павильон 75



22-я Международная
промышленная выставка

МЕТАЛЛ ЭКСПО'2016

www.metal-expo.ru



Металлопродукция
и металлоконструкции
для строительной отрасли
МеталлСтройФорум'2016



Оборудование и технологии
для металлургии и
металлообработки
МеталлургМаш'2016



Транспортные
и логистические услуги
для предприятий ГМК
МеталлТрансЛогистик'2016



Генеральный информационный партнер:
специализированный журнал
«Металлоснабжение и сбыт»

Оргкомитет выставки:
тел./факс +7 (495) 734-99-66

19-22 АПРЕЛЯ 2016
МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

Получите электронный билет
www.TRANSRUSSIA.ru



ТРАНСРОССИЯ

21-я Международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий



Организатор



При поддержке



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ