

Гусев Денис Александрович

магистрант

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный
экономический университет»

г. Санкт-Петербург

менеджер по железнодорожной логистике

ООО «Компания Благо»

г. Санкт-Петербург

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПАРКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЦИСТЕРН

***Аннотация:** железнодорожный транспорт в Российской Федерации является основным. Он выполняет до 80% объема грузовых перевозок и примерно 40% пассажирских. В статье отмечается важная роль железнодорожных перевозок нефти и нефтепродуктов в экономике страны. Автор приходит к выводу, что стоимость перевозок нефтепродуктов напрямую зависит от географии и логистики грузоперевозок.*

***Ключевые слова:** железнодорожные перевозки, нефть, цистерна, вагон, оборот вагона.*

Логистика – наука, предмет которой заключается в организации рационального процесса продвижения товаров и услуг от поставщиков сырья к потребителям, функционирования сферы обращения продукции, товаров, услуг, управления товарными запасами и провиантом, создания инфраструктуры товародвижения [5].

Более широкое определение логистики характеризует её как науку о планировании, управлении и контроле движения материальных, информационных и финансовых ресурсов в различных системах. С точки зрения операторов подвижного состава логистика – это система по организации доставки, а именно по перемещению универсальных крытых вагонов, из одной точки в другую по оптимальному маршруту.

Логистический смысл оптимальности управления парком собственных или арендованных железнодорожных вагонов заключается в поставке грузоотправителю технически исправных и коммерчески пригодных вагонов в необходимом количестве в указанное в заявке время с минимальными затратами.

Последнее указывает на затраты на порожний пробег вагонов от станции выгрузки до ближайшей станции погрузки. Порожний пробег в большинстве случаев оплачивается за счет собственника или арендатора вагонов, если иное не оговорено в условиях договора предоставления.

Чаще всего грузоотправители нефтеналивных грузов значительно удалены от места выгрузки подвижного состава, в связи с чем, возрастают расходы на оплату порожнего тарифа, а также оплаты аренды или лизинговых платежей в течение всего времени нахождения подвижного состава в пути следования. Как сказано выше, логистический смысл эффективного управления вагонным парком заключается в сокращении расходов на порожний тариф и непроизводительного времени вагона-цистерны. Существуют следующие варианты оборота вагонов-цистерн, перевозящих нефтеналивные грузы. Первый вариант отражен на рисунке 1:

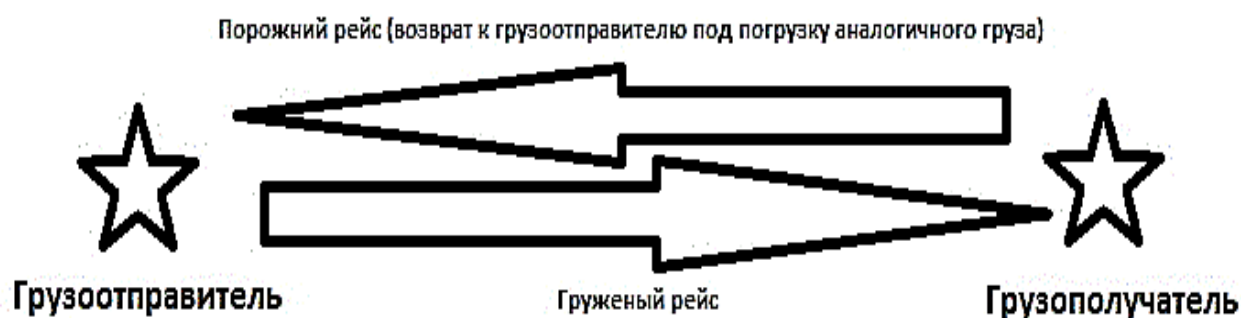


Рис. 1. Оборот вагона-цистерны с возвратом грузоотправителю

Смысл первого варианта заключается в возврате грузоотправителю порожнего вагона цистерны для погрузки аналогичного груза. Достоинствами первого варианта являются постановка вагонов на кольцо (не нужно искать дополнительных станций погрузки с аналогичным грузом), отсутствие расходов на предвари-

тельную подготовку вагона к погрузке. Среди недостатков можно отметить значительные расходы на порожний пробег, значительное непроизводительное время вагона-цистерны.

Следующий вариант оборота, наиболее отвечающий оптимальности управления парка цистерны, заключается в поиске ближайших отправителей аналогичного груза к станции выгрузки. Обратимся к рисунку 2:



Рис. 2. Оборот вагона-цистерны с поиском ближайшего отправителя

Среди достоинств данного вариант можно выделить сокращение расходов на порожний пробег, а также сокращение непроизводительного времени вагона. Среди недостатков отметим редкость нахождения вблизи с выгрузкой аналогичных отправителей, поскольку чаще всего нефтеналивные грузы сосредоточены в узком кругу регионов страны.

В случае необходимости подготовки вагона-цистерны под погрузку нефтеналивных грузов, вагон-цистерна подлежит очистке от ранее перевозимого груза. Очистка цистерн – операция пропарки, промывки, сушки и дегазации цистерн и др. ёмкостей на промывочно-пропарочных станциях ж. д. при подготовке подвижного состава под налив нефтепродуктов. Пропарка проводится для разогрева и размягчения остатков нефтепродуктов и нагрева стенок цистерны перед сушкой, а также для частичной дегазации котлов (ёмкостей) перед их ремон-

том. Как правило, эта операция осуществляется в зимнее время, но является обязательной при подготовке цистерн из-под тёмных нефтепродуктов под налив светлых. В этом случае оборот вагона-цистерны усложняется, рассмотрим рисунок 3:

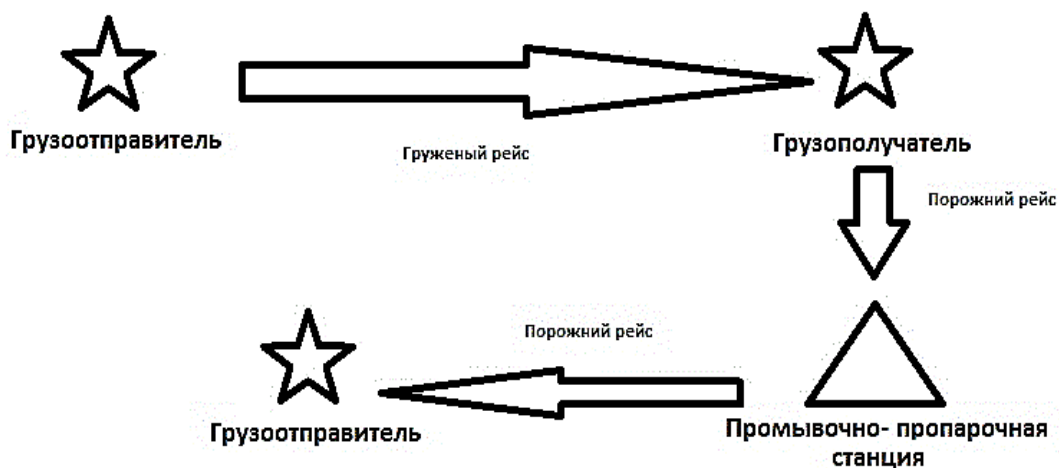


Рис. 3. Оборот вагона с учетом обслуживания на промывочно-пропарочной станции

Из рисунка видно, что в данном случае оборот вагона происходит значительно дольше, чем на кольцевых рейсах. Однако, в случае нахождения вблизи с промывочно-пропарочной станцией грузоотправителя, компания оператор может значительно сэкономить на порожних рейсах и непроизводительном времени. Важным аспектом в адекватном управлении парком вагонов является логистическая составляющая, т.е. быстрая оборачиваемость вагонов. Главным образом за счет сокращения их порожнего пробега.

В заключении необходимо подчеркнуть, что детальное понимание всех событий, которые происходят с вагоном в перевозочном цикле, влияет на выбор того или иного варианта перевозочного цикла, а следовательно и соответствующих методов ценообразования на перевозки, приносящую максимальную прибыль компании оператору. Опыт показывает, что для организации выгодного и доходного оперирования подвижным составом, обеспечивающего эффективное

использование подвижного состава, необходимы разработка и внедрение соответствующей ценовой политики, в зависимости от особенностей логистики конкретно взятой перевозки.

Под эффективным использованием вагона понимается, прежде всего, набор традиционных эксплуатационных показателей, не имеющих, строго говоря, прямой связи с доходностью вагона в единицу времени хотя косвенно, разумеется, эти показатели связаны с экономикой. Собственникам подвижного состава, в свою очередь, глубоко безразлична оптимизация какого-нибудь эксплуатационного показателя, если это не отражается на важнейшем показателе – доходности вагона в единицу времени.

Список литературы

1. Кохно П.А. Прогнозирование распределения перевозок грузов по видам транспорта / П.А. Кохно. – Минск, НИИАСПУ, 1986.
2. Куротченко И.В. Перевозка нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ipem.ru/images/stories/Files/ZHelDor/konferenc/ipem_perevozka%20neftenalivnih%20gruzov.pdf
3. Левченко А.С. Организация транспортировки нефтепродуктов железнодорожным транспортом: Монография / А.С. Левченко. – Самара: СамГАПС, 2004. – 139 с.
4. Международная логистика: учебное пособие / Е.К. Коровяковский, Ю.В. Коровяковская. – СПб: Изд-во ГОУ ВПО ПГУПС, 2010. – 47 с.
5. Райзберг Б.А. Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – М.: Инфра-М, 2007.