ЭКОНОМИКА

Евтушенко Дмитрий Сергеевич
студент
Молчанова Оксана Викторовна
канд. техн. наук, доцент

ФГОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения»
г. Екатеринбург, Свердловская область

РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО СОКРАЩЕНИЮ СРОКА ДОСТАВКИ ГРУЗА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация*: в статье рассмотрена проблема доставки грузов на железнодорожном транспорте в кратчайшие сроки. Железнодорожный транспортный комплекс имеет особое стратегическое значение для России. Он является связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны. Для выхода из имеющейся ситуации, по мнению авторов, необходимо тотальное усовершенствование деятельности РЖД в таких областях, как инфраструктура, парк вагонов и локомотивов, скорость движения поездов, работа станций.*

Ключевые слова*: железнодорожный транспорт, инфраструктура, железнодорожный парк вагонов, коммерческая скорость, участковая скорость, Минтранс, железнодорожный путь, эксплуатационная протяженность, подвижной состав, технологические операции, межоперационный простой.*

Железнодорожный транспорт играет важную роль в функционировании и развитии товарного рынка страны, в удовлетворении потребности населения в передвижении. Он является основным звеном транспортной системы России и большинства стран СНГ.

Актуальность обращения к данной теме связана с потерей значительных объемов перевозок грузов. Основной тому причиной является недостаточная

скорость доставки и надежность по ее выполнению. Поэтому вопросы ускорения доставки грузов, качества обслуживания клиентов сейчас на первом плане.

Основной сферой применения железнодорожного транспорта являются массовые перевозки грузов в межрайонном, междугородном и пригородном сообщениях, которые дают свыше 80% дохода.

Увеличение скорости движение поездов

Скорость движения поездов, один из важнейших показателей работы железнодорожного транспорта, выражающий количество километров, проходимых поездом в единицу времени (обычно час или сутки).

По итогам 2012 года, скорость движения товарных поездов с учетом погрузки и выгрузки упала с 247 до 219 км/сут, или 9,1 км/ч. Это худший показатель за последние 15 лет. Это не только в несколько раз меньше аналогичного показателя в крупнейших мировых экономиках, но даже ниже скорости опытного велосипедиста.

К концу 2012 года скорость движения грузовых поездов упала ниже показателей сорокалетней давности. Речь идет о коммерческой скорости поездов, которая рассчитывается как расстояние, на которое нужно доставить груз, поделенное на время поезда в пути. Таким образом, показатель учитывает время, пока вагоны загружали-разгружали, а также пока поезд стоял на технических станциях или запасных путях.

Прогноз Минтранса не оптимистичен: к 2015 году скорость движения грузовых составов должна достичь лишь результата 2010 года, а к 2030 году этот показатель улучшится только до 13,3 км/ч., что все равно намного меньше, чем в Китае или США.

Поэтому для сокращения сроков доставки груза необходимо увеличить скорость движения поездов, путем совершенствования каждого важного элемента, от конструкции кузовов вагонов до железнодорожного пути.

Эффективность повышения скорости движения поездов характеризуется экономией не только вагоно-часов, но и локомотиво-часов, бригадо-часов, экономией или дополнительной затратой механической работы локомотива на тягу поездов.

Участковая скорость может быть повышена тремя способами, примененными совместно или раздельно:

– сокращением продолжительности стоянки поездов на промежуточных станциях без изменения количества остановок;

– уменьшением количества остановок при той же или меньшей продолжительности каждой стоянки;

– повышением ходовой скорости без изменения или с одновременным сокращением количества и продолжительности остановок поездов.

Эти способы, обеспечивая даже одинаковое ускорение оборота вагонов, дают разный экономический эффект, определяемый разными затратами, связанными с их осуществлением.

Улучшение инфраструктуры железой дороги

В последние годы в силу целого ряда причин железнодорожное строительство в России практически не ведется. Об этом свидетельствует статистика – за последние 10 лет эксплуатационная протяженность железных дорог снизилась на 600 км, а по сравнению с 1991 г. – на 2 тыс. км. Ввод в строй новых железнодорожных линий осуществлялся медленно. Так, в 2000 г. было построено 1,7 км новых линий, в 2005 г. – 128 км, в 2006 г. – 208 км, в 2007 г. – 41 км, в 2008 г. – 84 км, в 2009 г. – 167 км. В отдельные годы в строй вводилось путей меньше, чем выводилось из эксплуатации.

Для преодоления трудностей в инфраструктуре ОАО «РЖД» необходима реализация программы, включающей следующие мероприятия:

– улучшение использования путевой инфраструктуры малодеятельных железнодорожных линий. Сокращение протяженности сети магистральных железных дорог за последние 10 лет почти на 3 тыс. км связано как с закрытием ряда

малодеятельных линий и участков, так и с передачей их промышленному железнодорожному транспорту и в другие отрасли. Среди закрытых участков преобладают малодеятельные линии;

– модернизация внутригородских участков железных дорог с образованием единых сетей пригородно-городского рельсового транспорта. Анализ путевой инфраструктуры крупных железнодорожных узлов показал, что многие внутригрузовые линии не имеют достаточной нагрузки грузовым движением и используются неэффективно. В то же время дорожная сеть городов загружена чрезмерно;

– рациональное распределение перевозок между видами транспорта на рынке транспортных услуг.

Обновление парка вагонов и локомотивов

В результате планирования увеличения скорости движения железнодорожного транспорта и улучшения его инфраструктуры возникает необходимость в обновлении парка вагонов и локомотивов.

Обновление парка подвижного состава – одна из важнейших задач. На железных дорогах эксплуатируется подвижной состав, выпущенный еще в советский период, и пополнение парка практически не проводилось.

Ситуация стала меняться лишь несколько лет назад, в том числе благодаря реформированию железнодорожной отрасли и образованию ОАО «РЖД».

В последующие годы согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года» планируется полностью обновить подвижной состав: исключить из парка технически и морально устаревшие образцы техники и закупить новые локомотивы, грузовые и пассажирские вагоны. Так, до 2030 года на сеть дорог планируется поставить более 23 тысяч единиц локомотивов, более 900 тысяч единиц грузовых вагонов и около 29,5 тысячи единиц пассажирских вагонов.

Для выполнения намеченных целей рассчитана перспективная загрузка предприятий машиностроительного комплекса на многие годы вперед. Это позволит сбалансированно выводить на сеть дорог новый, технически усовершенствованный подвижной состав.

Ускорение переработки грузов и вагонов на станциях

Сокращение сроков доставки грузов на железнодорожном транспорте может достигаться при ускорении переработки поездов и вагонов на станции, для этого необходимо стремиться к тому, чтобы продолжительность технологических операций была по возможности минимальной, работники разных служб выполняли операции параллельно, а время ожидания операций, т.е. межоперационные простои были минимальными.

Значительная потеря времени в доставке грузов – это простой их на станциях погрузки, выгрузки и особенно на технических станциях под накоплением. Поэтому основное направление совершенствования технологии перевозочного процесса должно быть устремлено на снижение этих потерь.

В данной статье представлена разработка мероприятий по сокращению срока доставки груза, из которой следует, что нужно стремиться к тому, чтобы проходило комплексное решение проблем, т.к. изменения в одной сфере влекут за собой целый ряд реформ в других областях, которые должны положительно сказаться на сокращении сроков доставки груза.

Список литературы

1. Плахотич С.А. Пяткова А.Г. Правила дипломного проектирования: Учебно-методическое пособие / С.А. Плахотич, А.Г. Пяткова. – Екатеринург: УрГУПС, 2011. – С. 23–29; 69.

2. Российские железные дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://rzd.ru

3. Транспорт, логистика, управление // Транспортные системы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://transporton.ru

4. Новости железнодорожного, автомобильного, авиационного, водного транспорта, машиностроения и логистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gudok.ru