



Некоммерческое партнёрство  
операторов железнодорожного подвижного состава  
**(НП ОЖДПС)**



III международная конференция  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ РФ  
1-2 НОЯБРЯ 2012, Marriott Royal Aurora, г. Москва

**Усиление роли клиента в организации перевозочного процесса.  
О некоторых методологических проблемах оценки работы  
железнодорожного транспорта**

**Хусаинов Ф.И., к.э.н.**  
заместитель председателя НП ОЖДПС

## **Почему это важно?**

Потому что та «оптика», через которую мы смотрим на проблему может определять наш взгляд; те инструменты, с помощью которых мы пытаемся оценить процессы, происходящие на жд транспорте влияют на само понимание этих процессов.

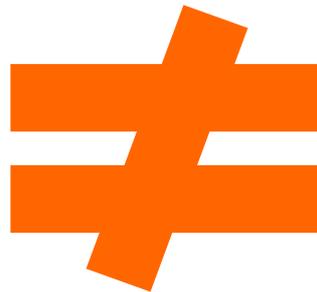
**Если все проблемы, кажутся вам похожими на гвозди, то единственный инструмент, которым вы захотите пользоваться – это молоток**

**Качество работы** транспорта может характеризоваться такими показателями как оборот вагона, производительность вагона и локомотива, масса поезда, коэффициент порожнего пробега, статическая нагрузка и др.

Основные же показатели **качества транспортной продукции** – степень удовлетворения потребности в перевозках, ритмичность перевозок, соблюдение установленных сроков (скоростей) доставки перевозимых грузов и их сохранность, комфортность взаимодействия с перевозчиком, оперативность этого взаимодействия и т.п.

При этом первое – не тождественно второму.

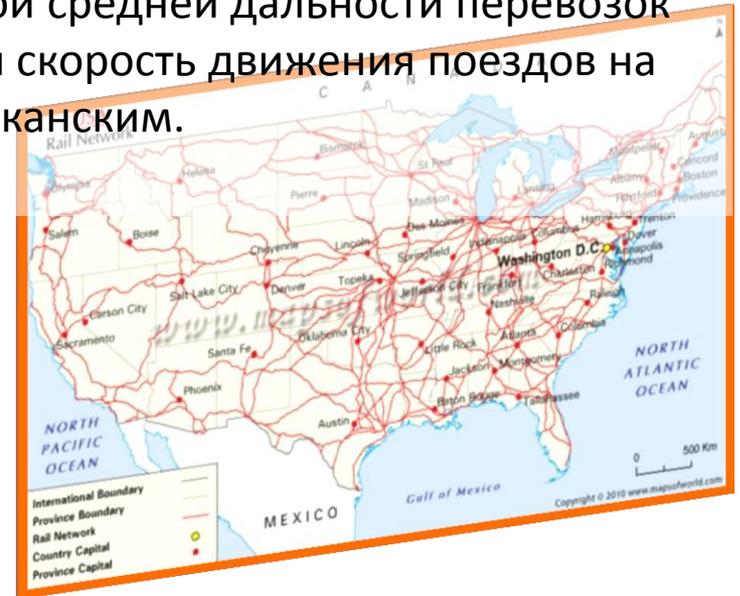
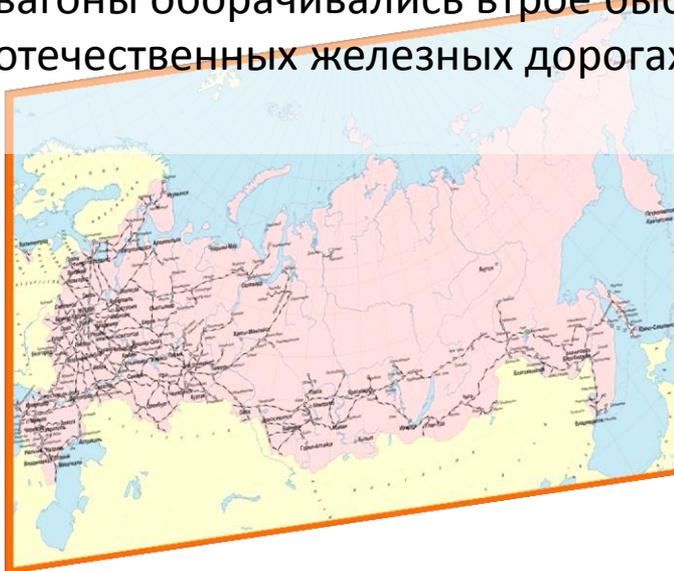
Качество  
работы



Качество  
продукции  
транспорта

Пример: железные дороги США уступали железным дорогам СССР по большинству эксплуатационных (внутренних для отрасли) показателей.

Грузонапряжённость на железных дорогах СССР в шесть раз превосходила американскую, доля порожнего пробега была на 30-40% меньше чем в США (27-28 % в СССР против 45-49 % в США), при сопоставимой средней дальности перевозок вагоны оборачивались втрое быстрее. Лишь вес и скорость движения поездов на отечественных железных дорогах уступали американским.



Но при этом железные дороги США существенно превосходили советские железные дороги по таким показателям как скорость доставки, надёжность доставки, одним словом - по тем показателям, которые характеризуют конкурентоспособность транспортного бизнеса с точки зрения грузоотправителя.

# Три самых «мифологизированных» показателя



Коэффициент порожнего пробега

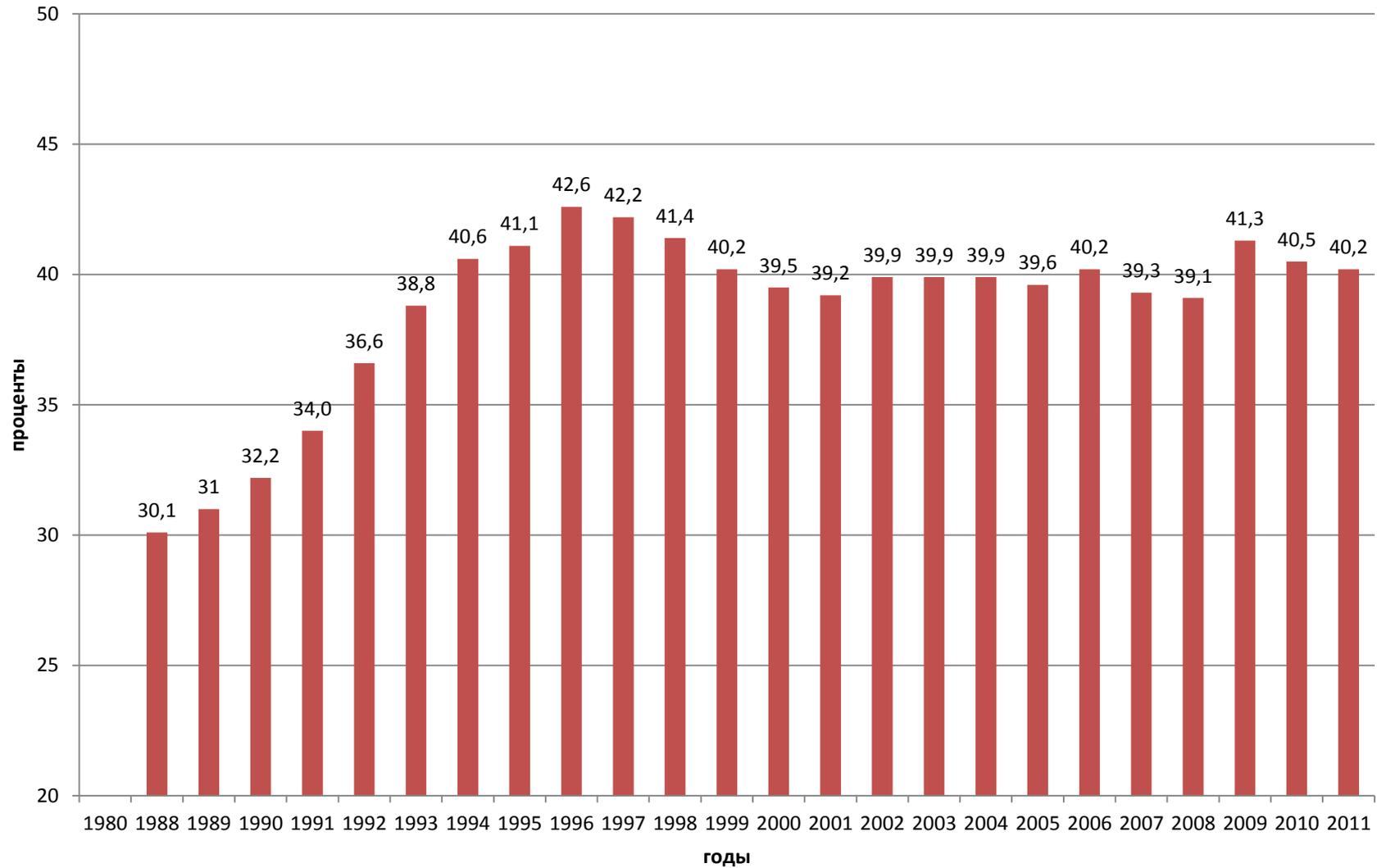


Производительность вагона

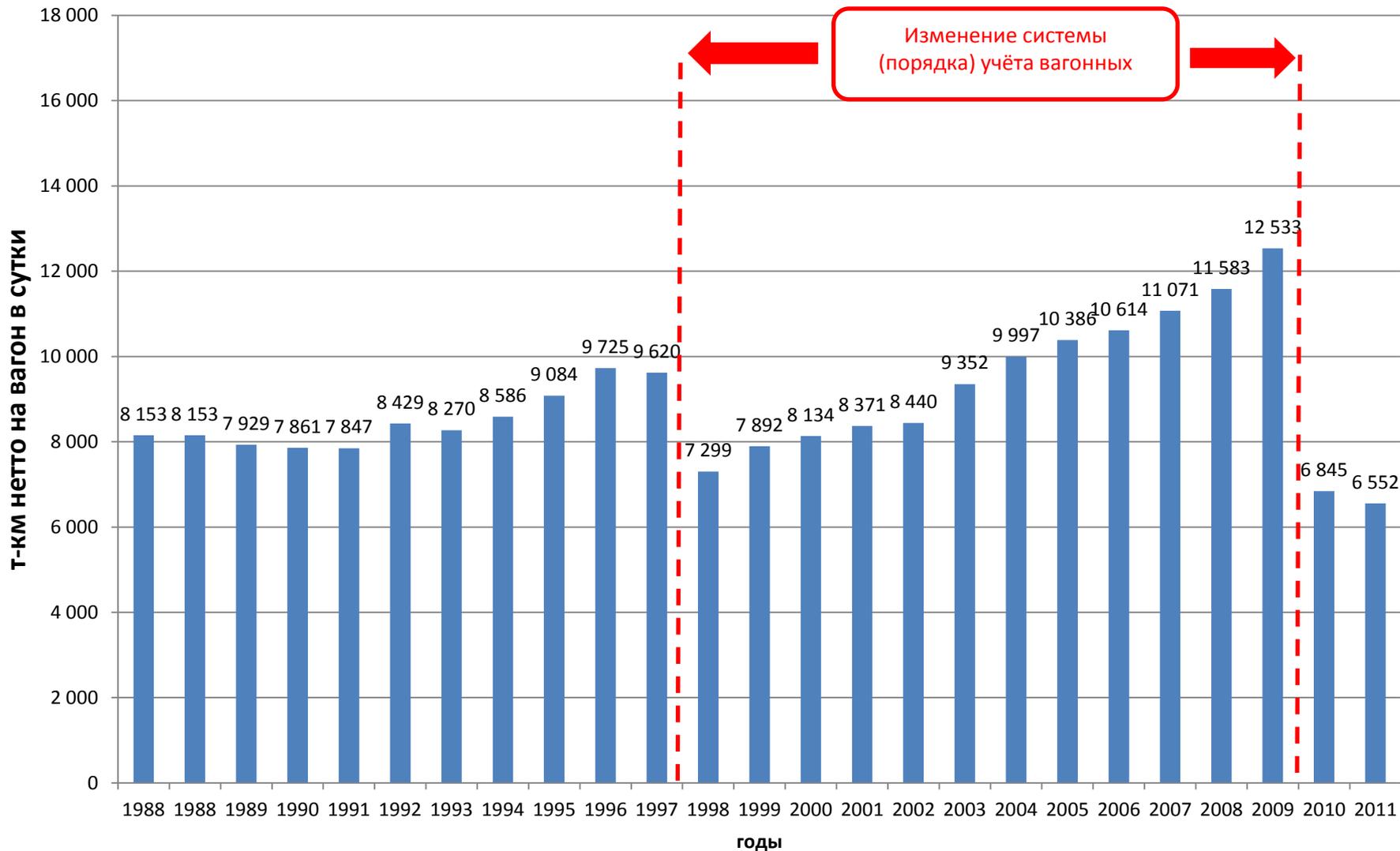


Оборот вагона

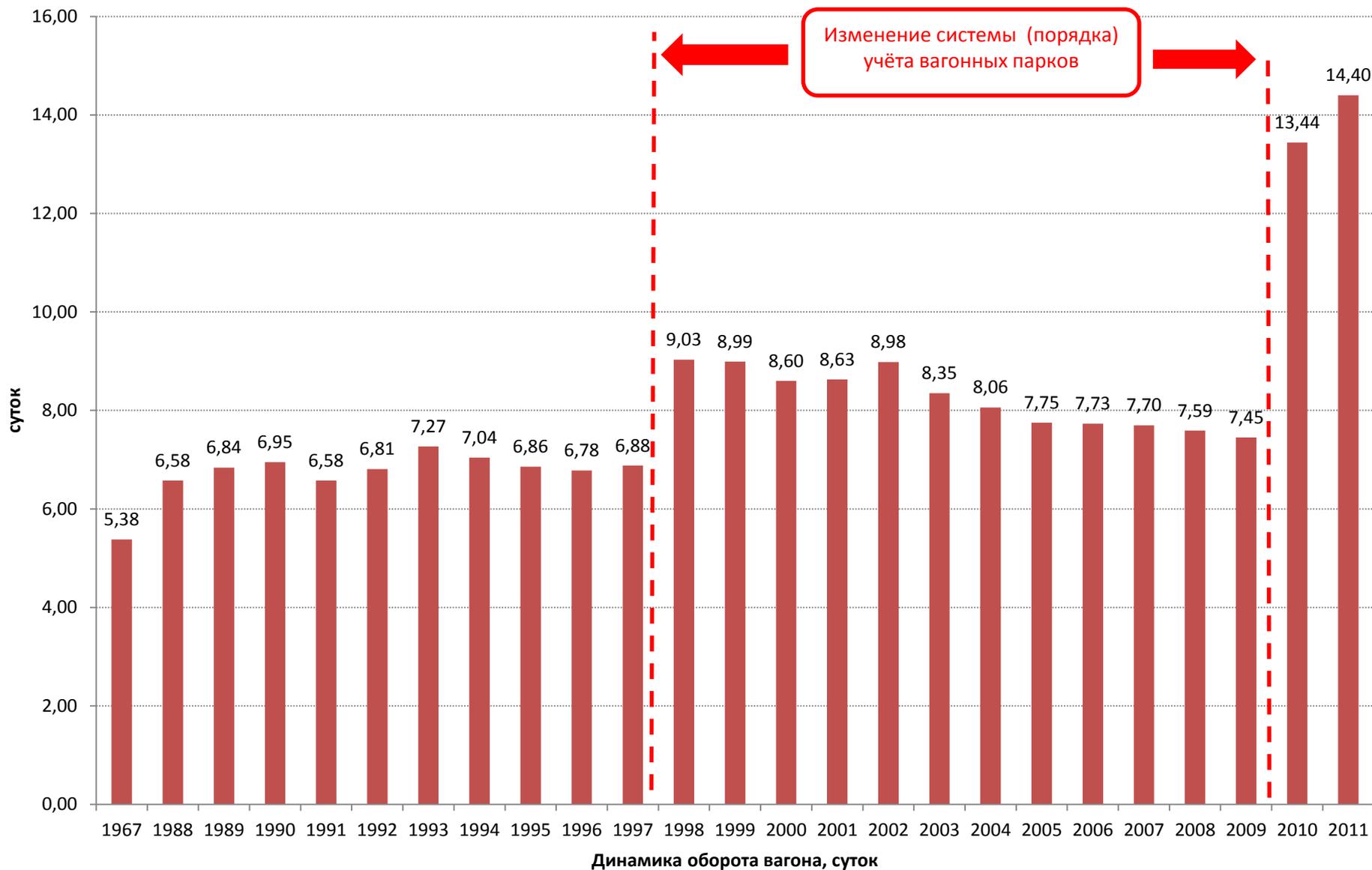
## Динамика коэффициента порожнего пробега (к общему), в %



# Производительность грузового вагона, т-км нетто на вагон в сутки



# Динамика оборота вагона, суток



# Три вопроса



Можно ли «объективно» оценивать работу жд?

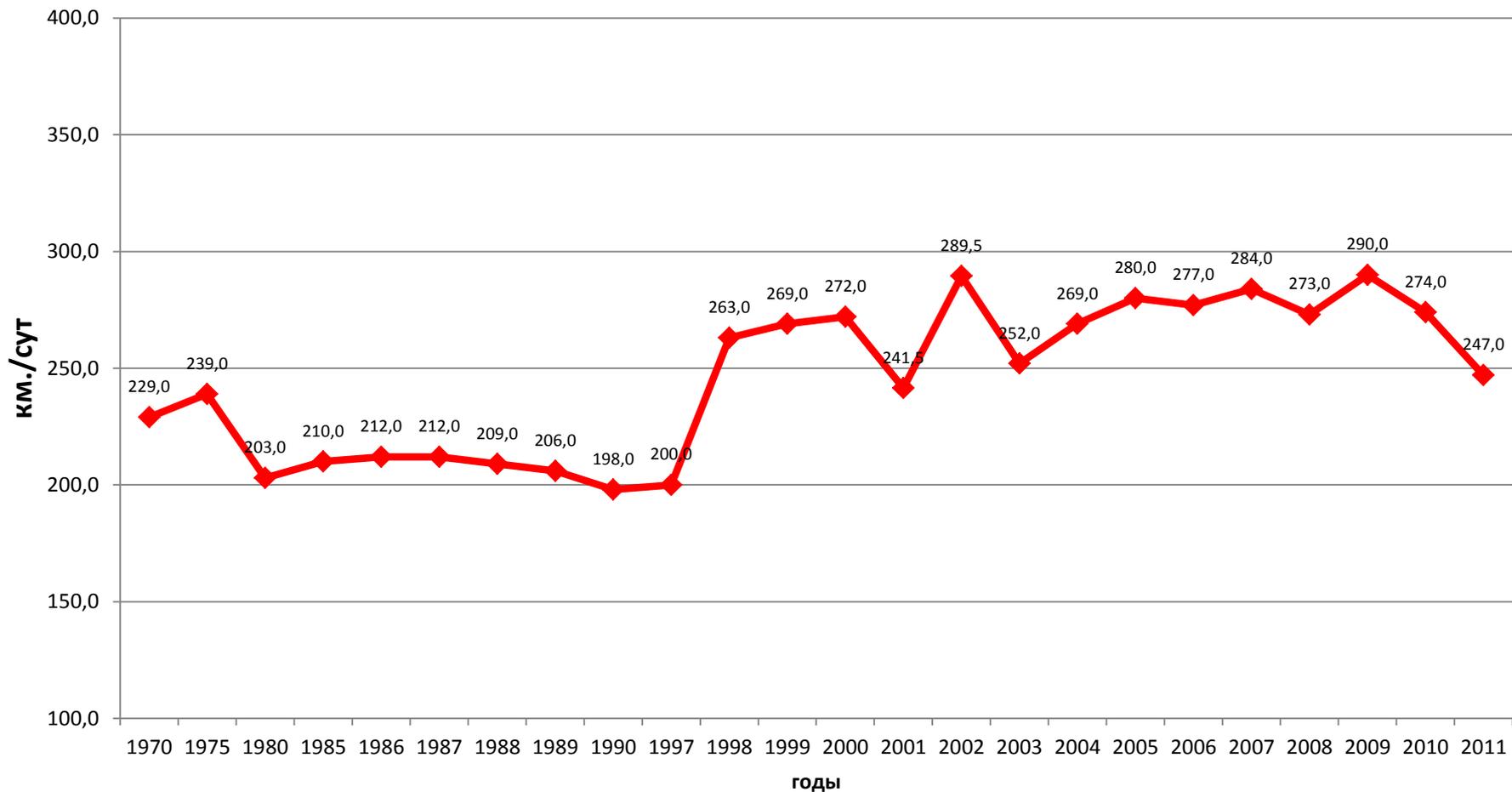


Какими показателями пользоваться?



Что важно для грузоотправителя (клиента)?

# Средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом, км/сут



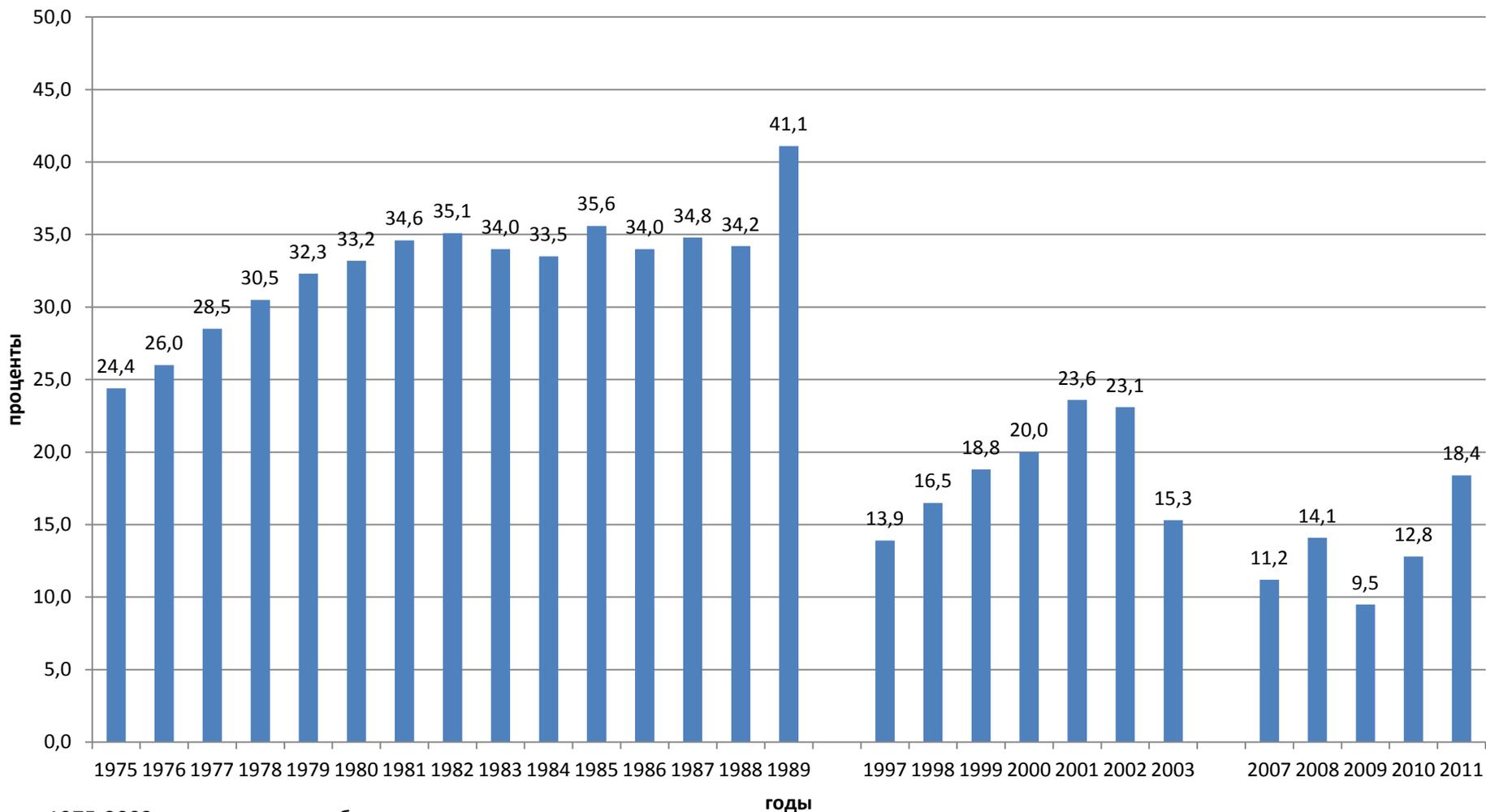
Источники данных:

1970-1990 - Трихунков, 1993

1997-2002 Мачерет, Чернигина, 2004 (средняя цифра между февр и сент.)

2003-2011 среднегодовые данные по отчётам РЖД

## Доля отправок, прибывших с просрочкой, в %



1975-2003 - данные за сентябрь соответствующего года;

2007-2011 - данные в целом за год

# Некоторые практические негативные последствия принятия действующей методологии оценки работы железнодорожного транспорта



Появление проекта ЕСТП, предусматривающего более жёсткие требования к **грузоотправителям** по т.н. «качеству планирования»



Требования возврата к системе «месячного планирования» (которая существовала до 1998 г) с требованием **для грузоотправителя** до начала месяца точно указать объёмы и даты погрузки



Предложение считать услугу оператора – публичной услугой, т.е. обязать оператора предоставлять вагоны любому обратившемуся



Предложение ввести в ФЗ нормы, позволяющие перевозчику временно **конфисковывать** на неопределённый срок вагоны других собственников

# Подводя итог

Железнодорожная отрасль не является ценностью «сама-по-себе». Она – лишь способ удовлетворения потребностей экономики в перемещениях груза.

Неправильно улучшать работу транспорта путём ухудшения транспортного обслуживания грузовладельцев, путём предложений, которые формируют «недружественный интерфейс» собственника инфраструктуры по отношению к тем, кто является покупателем услуг инфраструктуры.

Вместе с тем, необходимо понимать, что транспорт – это такой же бизнес, как и промышленность или различные виды услуг, и здесь должны действовать те же рыночные принципы. Если грузоотправитель требует для себя искусственных нерыночных условий (например – нерыночных заниженных тарифов), но нужно чётко понимать, что это поддержка одного грузоотправителя за счёт другого.



# Благодарю за внимание!

**Ф.И. Хусаинов, к.э.н.**

Заместитель председателя НП ОЖДПС

E-mail: [f-husainov@yandex.ru](mailto:f-husainov@yandex.ru)

Сайт: <http://f-husainov.narod.ru>

Блог: <http://f-husainov.livejournal.com>