

УДК 656.2

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ
ЭКОНОМИЧЕСКОГО
ЭФФЕКТА ОТ
ВОССТАНОВЛЕНИЯ ВТОРОГО
ПУЧКА СОРТИРОВОЧНО-
ОТПРАВОЧНОГО ПАРКА
СТАНЦИИ МУРОМ И
СПЕЦИАЛИЗАЦИИ ЕГО
НАЗНАЧЕНИЕМ НА ОАО
«ВЫКСУНСКИЙ
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ
ЗАВОД»**

Галкина Юлия Евгеньевна
Муромский институт (филиал)
Владимирского государственного
университета имени Александра
Григорьевича и Николая
Григорьевича Столетовых
*кандидат экономических наук,
доцент,*

e-mail: galkin_aa.lan@mit.ru

Ковалев Константин Евгеньевич
Петербургский государственный
университет путей сообщения
аспирант,

e-mail: kovalev_kostia@mail.ru

Аннотация. При переходе к системе рыночных отношений в России, некоторые железнодорожные линии стали использоваться крайне слабо для грузового и пассажирского движения. Это послужило причиной демонтажа железнодорожных линий. Однако наряду с положительными результатами – экономией затрат – появились и негативные последствия – сейчас объемы перевозок увеличиваются, а пропускная способность линий остается прежней. В результате этого возникают трудности в работе не только железной дороги, но и предприятий, которые пользуются услугами этого вида транспорта. В данной статье осуществлена попытка изложить проблемы работы железнодорожной станции Муром, связанные с транспортным обслуживанием крупного предприятия региона и подсчитать ориентировочный экономический эффект от реализации данных мероприятий.

Ключевые слова: экономический эффект, внетранспортный экономический эффект, простой транзитных вагонов с переработкой, вагонопоток, перерабатывающая способность, промышленный транспорт, статическая нагрузка вагона, грузовая станция, оборот вагона, суточный план-график.

В связи с ростом объемов перевозок, а также с необходимостью модернизации и развития инфраструктуры железнодорожных станций для ликвидации ограничений и «узких мест», которые возникли на станции Муром в результате трудностей транспортного обслуживания ОАО «Выксунского металлургического завода» авторами разработан комплекс мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры с целью освоения прогнозируемого роста объемов перевозок. В частности предлагается увеличение количества и полезной длины путей на станции Муром.

Предлагается восстановить второй пучок сортировочно-отправочного парка и специализировать его назначением на ОАО «Выксунского металлургического завода» (ОАО «ВМЗ»). Актуальность данной статьи заключается в необходимости определения экономического эффекта, который получат все стороны, задействованные в данных работах.

Предполагаем, что в результате данного мероприятия Горьковская железная дорога получит увеличение доходов за счет:

1) увеличения объемов перевозок по ввозу сырья и вывозу готовой продукции с ОАО «ВМЗ».

Пример приведен для ввозимого груза, увеличение поставок, которого, будет максимальным на основании прогноза, таблица 1.

Табл. 1. Прогноз увеличения количества ввозимого груза назначением на ОАО «ВМЗ», на период до 2015 года, в млн.т.

	2011г.	2012г.	2013г.	2014г.	2015г.
Ввоз, в том числе:	3998	3998	4244	4244	5378
Лист для ТБД	414	414	414	414	414
Лом	1758	1758	1980	1980	2879
Чугунное литье	346	346	306	306	441
Ферросплавы	35	35	41	41	60
Слябы	1320	1320	1320	1320	1320
Термобриккетированное железо	0	0	58	58	58
Железо прямого восстановления	125	125	125	125	206

Расчет роста доходов от ввоза лома при увеличении грузооборота:

$$\Delta D_{пер} = \frac{\Delta \sum Pl * d_{cm}}{10} \quad (1)$$

где, $\Delta \sum Pl$ - изменение грузооборота за год;

d_{cm} - доходная ставка, 10,5 тыс. руб./тонна в феврале 2012 года, по информации ИА "Металл-Курьер";

10 – изменение сметной стоимости к 2012 году;

$$\Delta D_{пер} = \frac{1139000 * 1000 * 10,5}{10} = 119595 \text{ тыс. руб.}$$

2) строительство второго пучка выгодно для железной дороги, так как данное предприятие выпускает остродефицитные железнодорожные колеса.

3) за счет строительства второго пучка сортировочно-отправочного парка осуществляемого за счет инвестиций ОАО «ВМЗ», силами Путевой части (ПЧ) следовательно, будут увеличены доходы железной дороги от прочей деятельности.

Внетранспортный экономический эффект для грузоотправителя в результате восстановления второго пучка сортировочно-отправочного парка будет получен следующим образом. На станции Муром простой транзитного вагона с переработкой за июль 2011г. по факту составляет 42,6 ч., по плану 21,00 ч. Этот показатель не выполняется по причине неприема поездов в адрес ОАО «ВМЗ». Сформированные составы на путях станции Муром ожидают отправления, в результате этого накопление в другие назначения затруднено. Основным показателем, характеризующим качество работы станции, является время нахождения на станции вагонов в процессе выполнения с ними технологических операций, а также в ожидании операций. Средний простой вагона определяется делением суммы затрат вагоно-часов вагонами данной категории на число вагонов этой категории. После восстановления второго пучка планируется приведение данного показателя к нормативному на путях железнодорожной станции, в результате чего будет получен внутранспортный эффект у грузоотправителя за избежание штрафных санкций связанных с несвоевременной доставкой груза. Внетранспортный эффект от изменения простоя вагонов на грузовой станции Δt_{cp} , определяется по формуле:

$$\Delta t_{cp} = \left[C_{cp}^{техн} * P_{стат} * (t_{тр}^{факт} - t_{тр}^{расч}) * N_{cp} * \alpha_{cp} * \frac{1}{24} \right] * 365 \quad (2)$$

где, $C_{cp}^{техн}$ - средняя цена 1 тонны груза при нахождении на грузовой станции, руб. Стальной кусковой лом – габаритные размеры не более 1500*500*500 мм, вес куска не более 600 кг и не менее 1 кг, трубы диаметром более 150 мм сплюснутые или разрезанные по образующей. Толщина металла не менее 4 мм. Цена 9450 руб. за 1 тонну

$P_{стат}$ - статическая нагрузка вагона, т.

$t_{тр}^{факт}, t_{тр}^{расч}$ - простой вагонов на станции фактический и расчетный

N_{cp} - количество вагонов назначением на ВМЗ

α_{cp} - доля времени простоя вагона на грузовой станции (0,5)

$$\Delta t_{cp} = \left[9450 * 55,15 * (42,6 - 21,00) * 568 * 0,5 * \frac{1}{24} \right] * 365 = 54,4 \text{ млн. руб}$$

Годовой экономический эффект от сокращения времени простоя транзитных вагонов с переработкой для грузоотправителя составляет 54,4 млн. руб. В результате данное мероприятие ведет к снижению оборотных средств грузоотправителя и повышению имиджа железной дороги в конкурентной борьбе с другими видами транспорта.

Кроме того, в результате восстановления второго пучка и увеличения объемов перевозок в адрес ОАО «ВМЗ» с 6 заложенных в График движения

поездов ниток до 8 ниток, будет реализована программа по увеличению объемов производства.

ОАО «ВМЗ» планирует увеличить объемы производства трубы большого диаметра с 2 млн. тонн в год до 2,75 млн.т. труб в год за счет внедрения новой технологии «Стан 5000». Производство железнодорожных колес с 665 тысяч до 830 тысяч железнодорожных колес в год.

В результате восстановления второго пучка за счет инвестиций ОАО «ВМЗ» железная дорога получит дополнительные доходы от прочей деятельности, т.к. строительство будет осуществляться силами ПЧ. Увеличение объемов поставок остродефицитных железнодорожных колес позволит сократить срок ремонта вагонов, продолжительность которого, неоправданно возрастает из-за дефицита железнодорожных колес.

Предприятие получит экономический эффект от увеличения собственных доходов за счет увеличения объемов производства, за счет снижения штрафных санкций за неприем вагонов на подъездной путь, а также от сокращения простоя вагонов с грузом и соответственно снижения потребности в оборотных средствах.

Список литературы:

1. Ковалев В.И., Осьминин А.Т., Кудрявцев В.А. Управление эксплуатационной работой на железнодорожном транспорте. Учебник для студентов вузов ж.-д. транспорта. В 2-х томах. Т.1. М., 2009. - 263 с.
2. Технологический процесс работы станции Муром. 2008г. Утвержден главным инженером «ГЖД».
3. Лазарев А.А. колёса покатались в гору // РЖД-Партнер. – 2011. – №18 (214). – С. 68-70.
4. Кокурин И.М., Ковалев К.Е. Влияние экономического развития центрального федерального округа на работу железнодорожного транспорта в регионе // Современная экономика: проблемы, тенденции, перспективы. – 2011. - №5.



TNE DETERMINATION OF THE ECONOMIC EFFECT FROM RECOVERING THE SECOND BUNCH SORTING DEPARTMENT PARKA TO STATIONS MUROM AND SPECIALIZATION HIS PURPOSE ON “VYKSA STEEL WORKS”

Galkina Julia Evgenievna
Kovalev Konstantin Evgenievich

Murom Institute (branch) of Vladimir-State University name after Alexander Grigorevich and Nikolay Grigorevich Stoletov

Saint-Petersburg State Railway Transport University

Abstract. In the transition to a system of market relations in Russia, some railway lines have been used very little for freight and passenger traffic. This caused the removal of rail lines. However, along with the positive results - cost savings - there are negative consequences - now traffic volumes increase, and line capacity is the same. This results in difficulties in the work not only of the railway, but the businesses that employ this type of transport. This article is an attempt to describe the problems of the railway station, Moore related to transport services to large enterprises in the region and see the estimated economic impact of the implementation of these measures.

Keywords: the economic effect, outtransport economic effect, simple transit coach with conversion, wagonthread, processing ability, industrial transport, steady-state load of the coach, cargo station, turn of the coach, daily plan-graph.