

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

по расчету потребности и регулированию наличия грузовых железнодорожных вагонов в Республике Казахстан

Проект

1. Общая часть

1.1. Методические указания по расчету потребности и регулированию наличия грузовых железнодорожных вагонов в Республике Казахстан (далее – Методические указания, Указания) подготовлены с целью повышения эффективности государственного регулирования деятельности железнодорожного транспорта Республики Казахстан, подготовки согласованных программных документов по вопросам оптимизации парка подвижного состава, сглаживания сезонных колебаний дефицита и профицита грузовых вагонов, целесообразности приобретения новых грузовых железнодорожных вагонов.

1.2 Методические указания направлены на обеспечение прозрачности и открытости механизма государственного регулирования и прогнозирования, перспективного планирования, прямого, конструктивного диалога государства и железнодорожной администрации со всеми участниками рынка грузовых железнодорожных перевозок в Казахстане.

1.3. Настоящие Указания определяют порядок расчета требуемого парка грузовых железнодорожных вагонов для удовлетворения потребностей экономики страны в перевозке народнохозяйственных грузов, на краткосрочный (годовой) и пятилетний период (с разбивкой по годам).

1.4. Настоящие Методические указания предназначены для перспективного планирования и расчета потребного парка грузовых вагонов на сети железной дороги Республики Казахстан государственными органами в области транспорта (Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан) и железнодорожной администрацией Казахстана – Акционерным обществом «Национальная компания «Казахстан темир жолы» (далее – АО «НК «КТЖ»), контроля за соблюдением национального законодательства Республики Казахстан предприятиями и организациями железнодорожного транспорта, участвующими в перевозочном процессе грузов, а также иными заинтересованными структурными объединениями и физическими лицами.

1.5. Парк грузовых вагонов, требуемый для обеспечения перевозки прогнозируемых, на краткосрочный и пятилетний период, объемов грузов, предоставленных к погрузке на сети железной дороги Республики Казахстан, именуется в настоящих Указаниях потребным парком грузовых вагонов (далее – потребный парк).

1.6. Настоящие Методические указания предлагают единый алгоритм определения потребного парка грузовых вагонов на сети железной дороги Республики Казахстан по типам и моделям подвижного состава, представленный в главе 2 настоящих Методических указаний.

1.7. В соответствии с настоящими Указаниями Расчет потребного парка грузовых вагонов выполняется Министерством индустрии и

инфраструктурного развития Республики Казахстан (МИИР) ежегодно, не позднее 10 ноября, на краткосрочный период с разбивкой по месяцам, и на пятилетний период с разбивкой по годам на последующие пять лет. В качестве расчётной базы потребного парка на краткосрочный период принимаются прогнозные объемы показателей погрузки, предоставляемые АО «НК «КТЖ» и Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан, на предстоящий планируемый год. В качестве расчётной базы на пятилетний период принимаются прогнозные объемы показателей погрузки, предоставляемые АО «НК «КТЖ» и Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан, в месяц максимальной погрузки по каждому типу и модели вагонов, которые берутся по фактическим показателям объемов погрузки за последние двенадцать месяцев.

1.8. Требуемые для формирования соответствующего проекта Расчёта данные ежегодно предоставляются АО «НК «КТЖ» и государственными органами исполнительной власти (Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан) своевременно, не позднее 10 октября, предшествующего расчетному году.

1.9. Проект Расчета потребного парка грузовых вагонов выполняется Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан и направляется для последующего обсуждения АО «НК «КТЖ», представителям заинтересованных организаций и ведомств железнодорожного транспорта, Национальной палате предпринимателей Казахстана «Атамекен», СТК «KAZLOGISTICS», а также отраслевым общественным организациям. В случае возникновения в ходе обсуждения проекта разногласий и спорных вопросов, окончательная редакция Расчета принимается Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

1.10. Результаты проводимых расчетов и анализов используются государственными органами, коммерческими компаниями, общественными организациями, другими причастными и заинтересованными структурами.

2. Алгоритм определения потребности грузовых железнодорожных вагонов

2.1. Расчет потребного парка грузовых вагонов производится на основе прогноза погрузки с распределением по типам и моделям подвижного состава. Список типов, для которых производится расчёт потребного парка, включает в себя: универсальные вагоны - крытые, полувагоны и платформы, а также специализированные – цистерны (в том числе с трафаретами для нефти и нефтепродуктов, сжиженных газов, химических грузов и кислот, пищевых продуктов и т.п.), изотермические вагоны (рефсекции), автономные рефрижераторные вагоны (АРВ), вагоны-термосы, хоперы (в т. ч. зерновозы, цементовозы, минераловозы) и другие прочие.

2.2. На основании данных прогнозируемых объемов погрузки на пятилетний и краткосрочный период, по каждому типу и модели подвижного состава, определяется потребный парк подвижного состава, по следующей формуле:

$$N_{\text{потр.}} = N_{\text{погр.}} * O_{\text{в}} \quad (1.1)$$

где:

$N_{\text{погр.}}$ – среднесуточное количество погруженных вагонов по типам и моделям подвижного состава (в единицах вагонов), определяемое:

– для расчета краткосрочного периода – делением объемов погрузки месяца прогнозируемого периода на средневзвешенное значение статической нагрузки соответствующего месяца отчетного периода;

– для расчета пятилетнего периода – делением погруженного объема груза месяца максимальной погрузки вагонов отчетного периода на значение статической нагрузки этого месяца;

$O_{\text{в}}$ – оборот вагона (в сутках), без учета подвижного состава, следующего транзитом по инфраструктуре АО «НК «КТЖ», определяется по формуле:

$$O_{\text{в}} = (R_{\text{КТЖ}} - R_{\text{КТЖ тр.}}) : [N_{\text{погр.}} + (N_{\text{пр.гр.КТЖ}} - N_{\text{пр.гр.тр.КТЖ}})] \quad (1.2)$$

где:

$O_{\text{в}}$ – оборот вагона без учета подвижного состава, следующего транзитом по железной дороге Республики Казахстан, (в сутках);

$R_{\text{КТЖ}}$ – среднесуточное наличие рабочего парка на сети железной дороги Казахстана, (ваг.);

$R_{\text{КТЖ тр.}}$ – среднесуточное наличие транзитного парка вагонов на сети железной дороги Казахстана, (ваг.);

$N_{\text{погр.}}$ – вагонопогрузки на сети железной дороги Казахстана, (ваг/сут);

$N_{\text{пр.гр.КТЖ}}$ – среднесуточное количество вагонов, принятых АО «НК «КТЖ»

по межгосударственным стыковым пунктам, (ваг/сут);

$N_{\text{пр.гр.тр.КТЖ}}$ – среднесуточное количество вагонов, принятых АО «НК «КТЖ» по межгосударственным стыковым пунктам, следующих транзитом

по инфраструктуре АО «НК «КТЖ» (ваг/сут).

Для расчета потребного парка в краткосрочный и пятилетний периоды принимается оборот вагонов, достигнутый в месяц максимальной погрузки за последние 12 месяцев (в сутках).

3. Алгоритм определения наличного парка грузовых железнодорожных вагонов

Наличный парк грузовых вагонов показывает количество подвижного состава, приписанного к станциям АО «НК «КТЖ», зарегистрированного в АБД ПВ ИВЦ ЖА (Автоматизированный банк данных технических паспортов вагонов Информационно-вычислительного центра железнодорожной администрации – АО «НК «КТЖ»), которое возможно использовать для погрузки грузов. Он определяется по следующей формуле:

$$N_{\text{нал.}} = N_{\text{ваг.ИВЦ}} - N_{\text{неиспр.}} - N_{\text{тех. над.}} - N_{\text{за баланс.}} - N_{\text{снг}} + N_{\text{снг на каз.}} \quad (1.3)$$

где:

№ваг.ИВЦ – парк вагонов, приписанных к станциям АО «НК «КТЖ», зарегистрированных в АБД ПВ ИВЦ ЖА;

№неиспр. – количество неисправных вагонов, определяемое по данным месяца с максимальной погрузкой, за последние 12 месяцев;

№тех. над. – вагоны, учитываемые для технических надобностей, по данным базы АБД ПВ ИВЦ ЖА. Для расчета краткосрочного периода принимается показатель по данным соответствующего месяца за последние 12 месяцев, для расчета пятилетнего периода – принимаются данные месяца с максимальной погрузкой за последние 12 месяцев;

№за баланс. – вагоны, учитываемые за балансом, по данным базы АБД ПВ ИВЦ ЖА. Для расчета краткосрочного периода принимается показатель по данным соответствующего месяца за последние 12 месяцев, для расчета пятилетнего периода – принимаются данные месяца с максимальной погрузкой за последние 12 месяцев;

№СНГ – показатель, характеризующий количество казахстанских вагонов (по данным базы АБД ПВ ИВЦ ЖА), находящихся на территории государств-участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, Китайской Народной Республики в пятилетнем и краткосрочном периоде. Для расчета краткосрочного периода показатель принимается по данным соответствующего месяца за последние 12 месяцев, для расчета пятилетнего периода – показатель данных месяца с максимальной погрузкой за последние 12 месяцев;

№снг на каз. – показатель, характеризующий в пятилетнем и краткосрочном периоде количество вагонов железнодорожных администраций государств – участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, Китайской Народной Республики, погруженные на территории Республики Казахстан. Для расчета краткосрочного периода принимается показатель по данным соответствующего месяца за последние 12 месяцев, для расчета пятилетнего периода – показатель данных месяца с максимальной погрузкой за последние 12 месяцев.

4. Вычисление дефицита (профицита) парка грузовых железнодорожного вагонов

4.1. Определяя соотношение наличного парка грузовых вагонов к потребному парку подвижного состава (по типам и моделям вагонов), возможно определить дефицит или профицит парка ожидает перевозчиков в расчетный период. При этом, учитываются темпы выбытия и производства (а также, приобретения) новых грузовых вагонов по следующей формуле:

$$C = N_{\text{нал.}} - N_{\text{потр.}} - N_{\text{выб.}} + N_{\text{произв.}} \quad (1.4)$$

где:

C – соотношение наличного парка грузовых вагонов к потребному парку;

№нал. – наличный парк вагонов по данным базы Автоматизированного банка данных технических паспортов вагонов Информационно-вычислительного центра железнодорожной администрации Казахстана (АБД

ПВ ИВЦ ЖА) на начало прогнозного периода по данным АБД ПВ ИВЦ ЖА, который возможно использовать для погрузки и перевозки грузов.

Пётр. – потребный парк на планируемый период, рассчитанный по формуле 1.1 (на странице 3 настоящих Указаний).

Нвеб. – количество вагонов, срок службы которых по данным базы АБД ПВ ИВЦ ЖА истекает в расчетном периоде, определяемое, как среднемесячная величина за расчетный период;

Нпроизв. – прогноз производства (и приобретения) новых грузовых вагонов в расчетный период. Прогноз по производству грузовых вагонов на расчётный период принимается по данным Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, определяемое, как среднемесячная величина за расчетный период;

4.2. Если в результате Расчета получается:

– отрицательный результат – прогнозируется дефицит парка грузовых вагонов;

– положительный результат – прогнозируется профицит парка грузовых вагонов.

5. Заключительные положения. Практическое применение и использование Расчета потребного парка грузовых железнодорожных вагонов

5.1. Настоящие Методические указания могут служить инструментом, используемым участниками рынка перевозок при планировании своей краткосрочной и среднесрочной (пятилетней) инвестиционной деятельности, а также при оценке возможности возникновения кризиса (дефицит, профицит вагонов), чувствительного для рынка и/или для конкретной компании.

5.1. Доработанный по итогам обсуждения Расчет, о котором говорится в подпункте 1.9, размещается Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан на официальном интернет-сайте Министерства для использования заинтересованными органами исполнительной власти, организациями железнодорожного транспорта, отраслевыми общественными организациями, иными структурами и физическими лицами при подготовке собственных планов, перспективных инвестиционных проектов и планировании бюджетных ресурсов.

5.2. На основе проводимых расчетов и анализа потребного и наличного парка грузовых железнодорожных вагонов на краткосрочный и пятилетний период Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан совместно с АО «НК «КТЖ», на площадке Национальной палаты предпринимателей Казахстана «Атамекен» (НПП), организует и проводит регулярные (ежегодные) встречи (круглые столы) с участием руководителей МИИР, АО «НК «КТЖ», СТК «KAZLOGISTICS», грузовладельцев, транспортно-логистических и торговых компаний, других субъектов рынка, научно-исследовательских и проектных организаций, а также отраслевых ассоциаций, на которых представляется и обсуждается информация о планах и прогнозах обновления парка подвижного состава АО «НК «КТЖ», результаты расчётов и анализа дефицита и профицита подвижного состава, предложения

по их устранению, планы по улучшению оборачиваемости железнодорожного подвижного состава другая полезная для участников рынка информация.

5.3. Четкий посыл конструктивного открытого диалога с участниками перевозочного процесса должен исходить от Министерства и «НК «КТЖ». В случае соблюдения условия открытости и прозрачности, субъекты рынка в полной мере смогут воспользоваться теми инструментами, которые предлагают Указания по определению требуемого количества подвижного состава.

Методические указания подготовлены в рамках проекта «Анализ путей повышения эффективности использования грузового железнодорожного подвижного состава, и разработка методики определения его требуемого количества», выполненного за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»