

# **ДОКЛАД**

## **«2016. Брошенные поезда. Часть 2.»**

## ЧТО ТАКОЕ БРОШЕННЫЙ ПОЕЗД

Брошенным поездом у железнодорожников называется поезд, который отставлен от движения, стоит без локомотива на боковом пути станции (то есть не мешает движению других поездов) и закреплен тормозными башмаками. При этом, индекс поезда сохраняется.

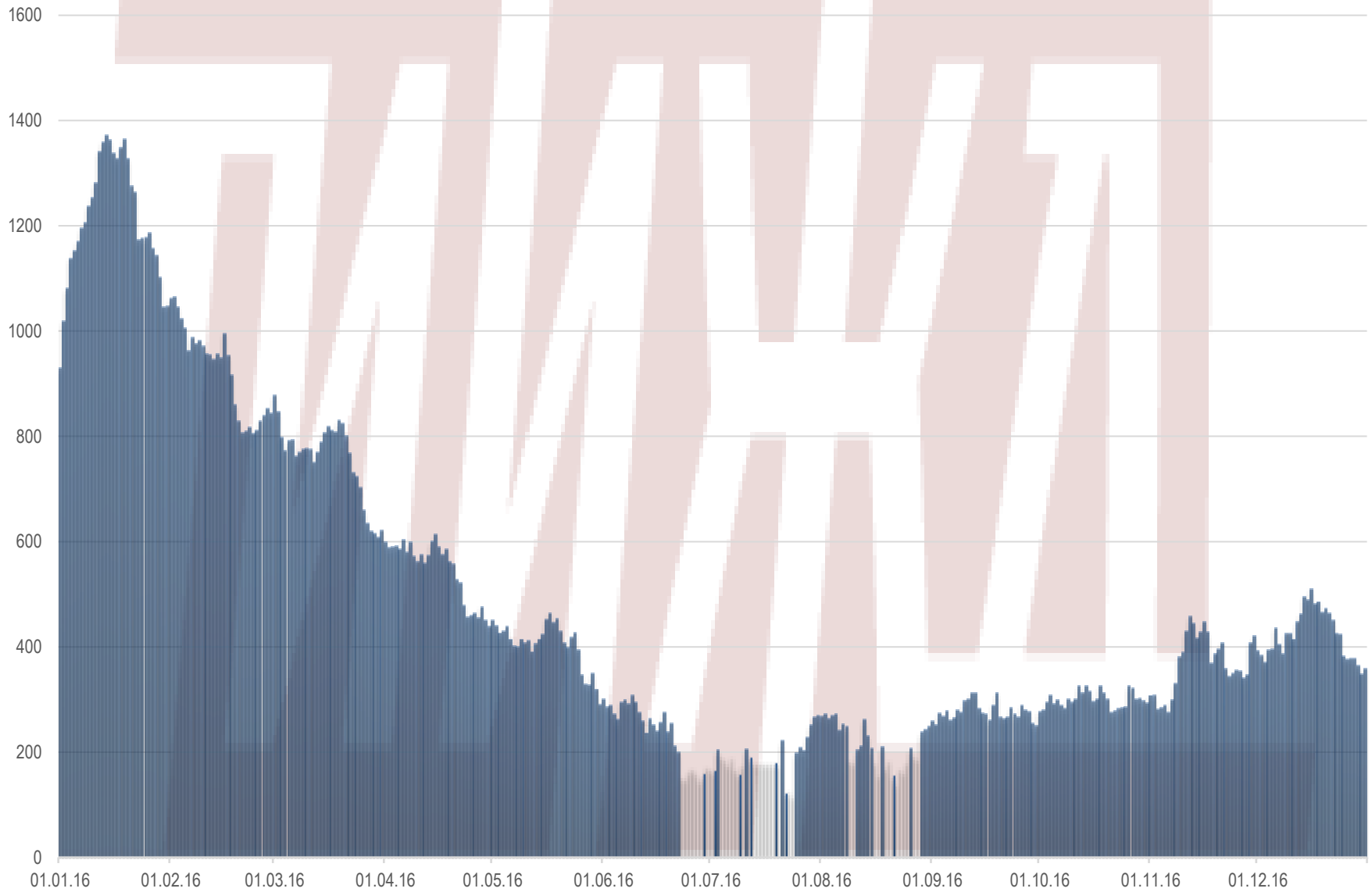
Руководство Центральной дирекции управления движением самостоятельно принимает решение как о бросании того или иного поезда, так и о подъеме конкретного поезда.

Важным элементом в свободе принятия решения о бросании конкретного поезда является принудительное подписание договоров на бросание и/или увеличение сроков доставки с грузовладельцем.

Если грузовладелец не согласен подписывать договор, то сотрудники Центра фирменного транспортного обслуживания находят предлог, чтобы договор был все-таки подписан. Например, клиенту надо срочно внести изменения в ГУ-12, тогда сотрудники ЦФТО говорят: мы это сделаем быстро, но только при условии подписания договора, в случае отказа, ЦФТО также отказывает в согласовании изменений.

Грузовладелец с целью обеспечения непрерывности отгрузок вынужден идти на встречу ухищрениям ЦФТО и ЦД. *При этом, такие «клиентоориентированные» действия «очень нравятся» клиентам РЖД.* Заметим, что основные причины бросания зачастую не зависят от грузовладельца.

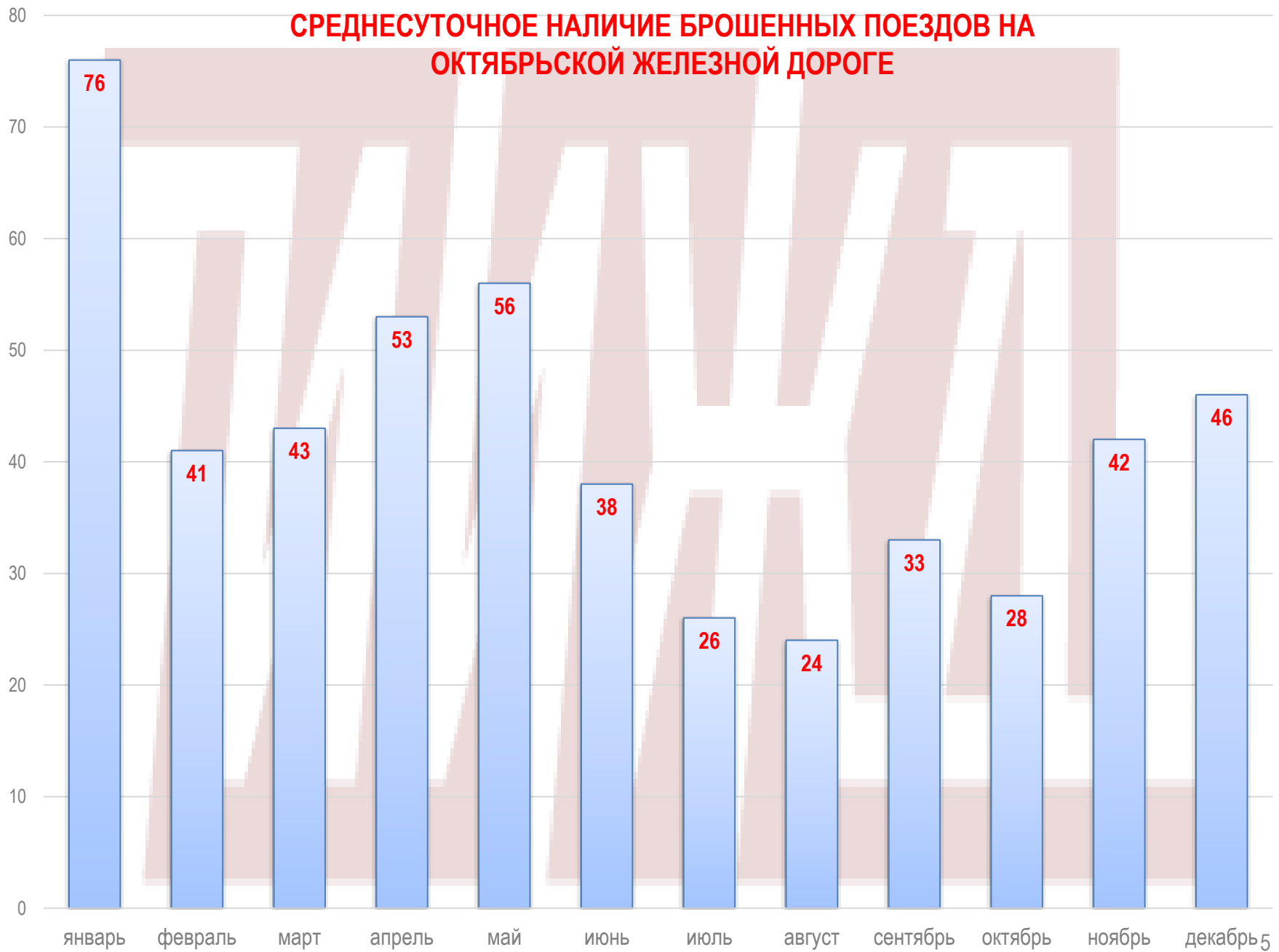
# ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА СЕТИ В 2016 ГОДУ



## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА СЕТИ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ



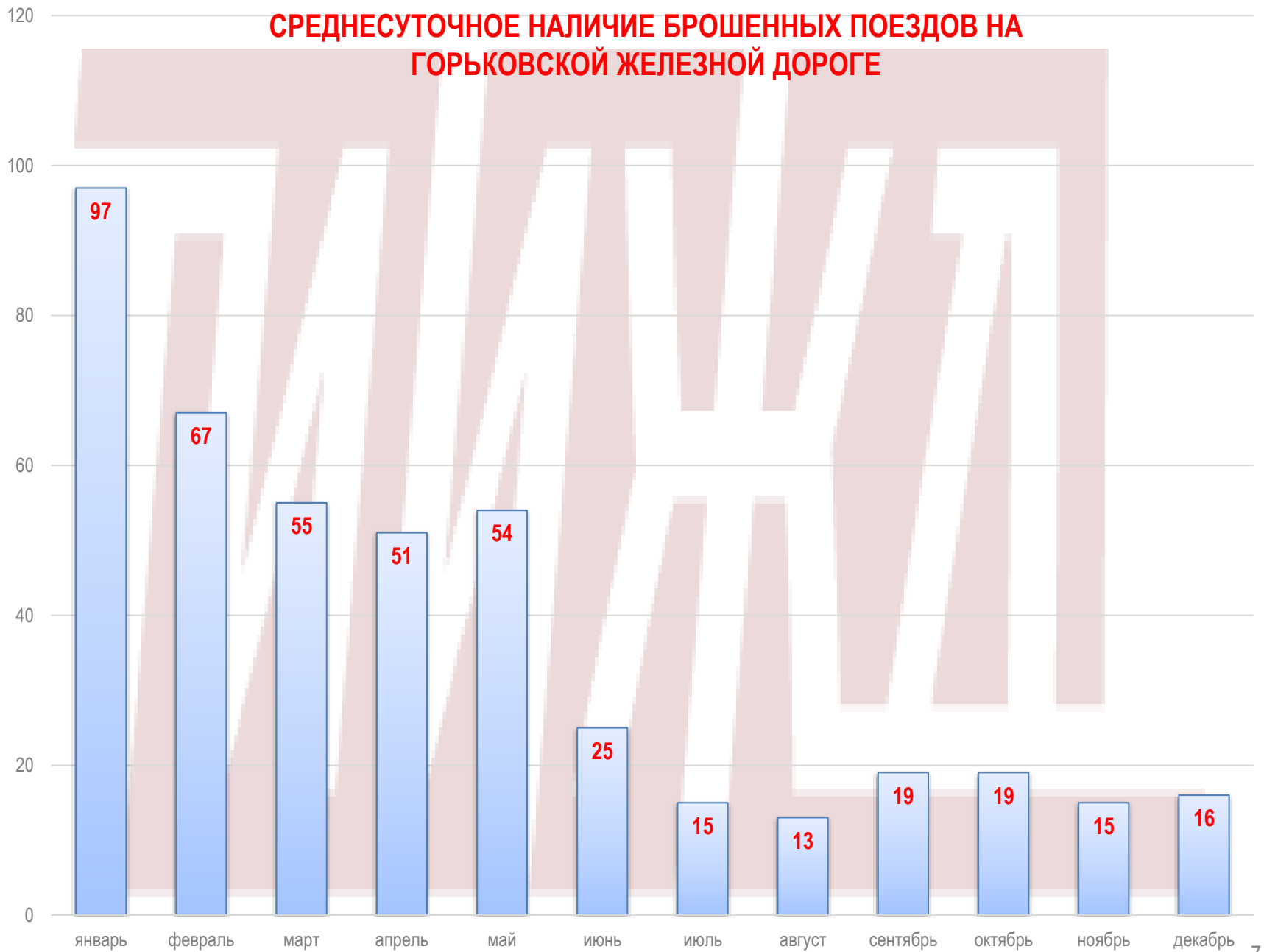
## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



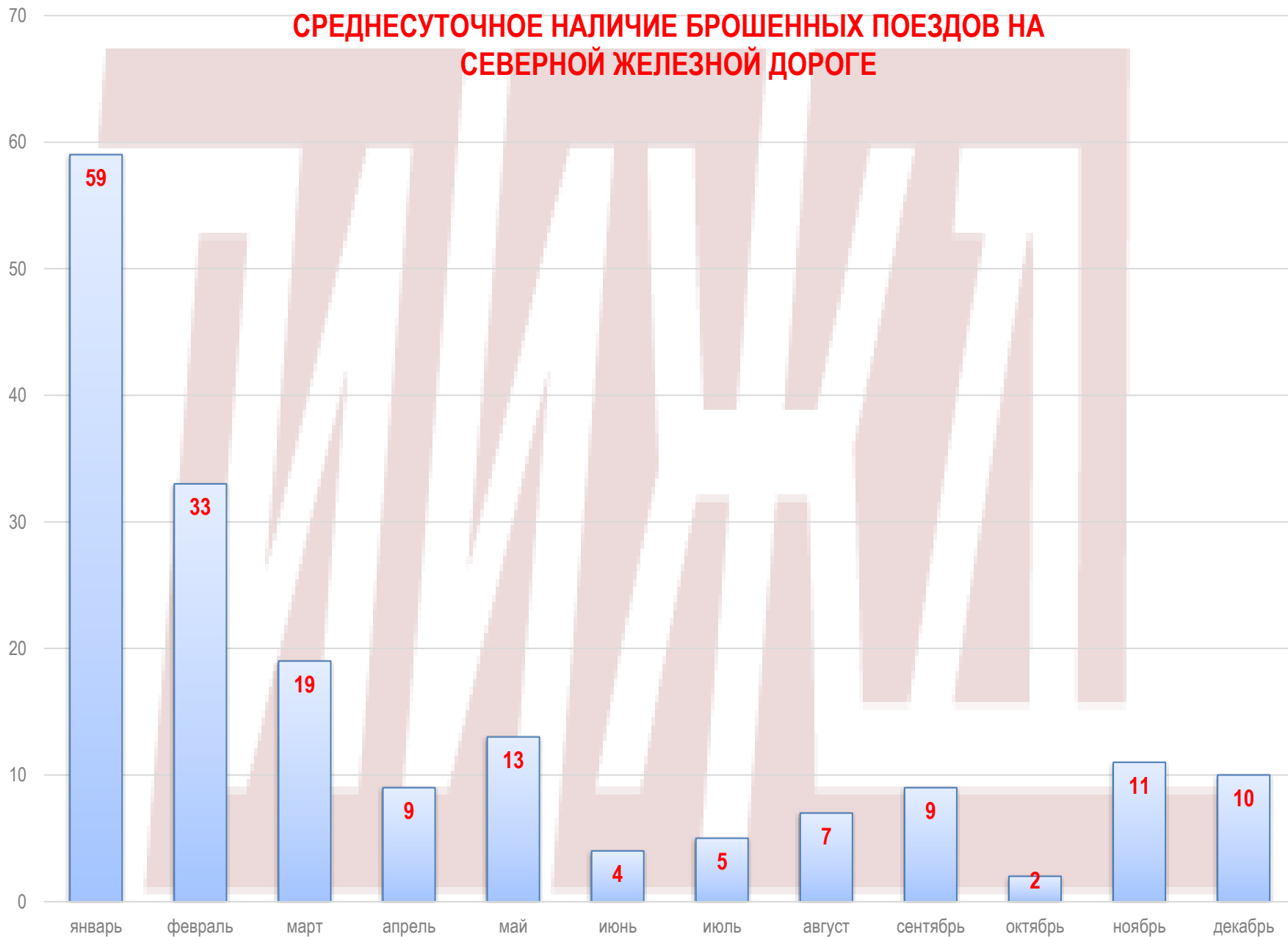
## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

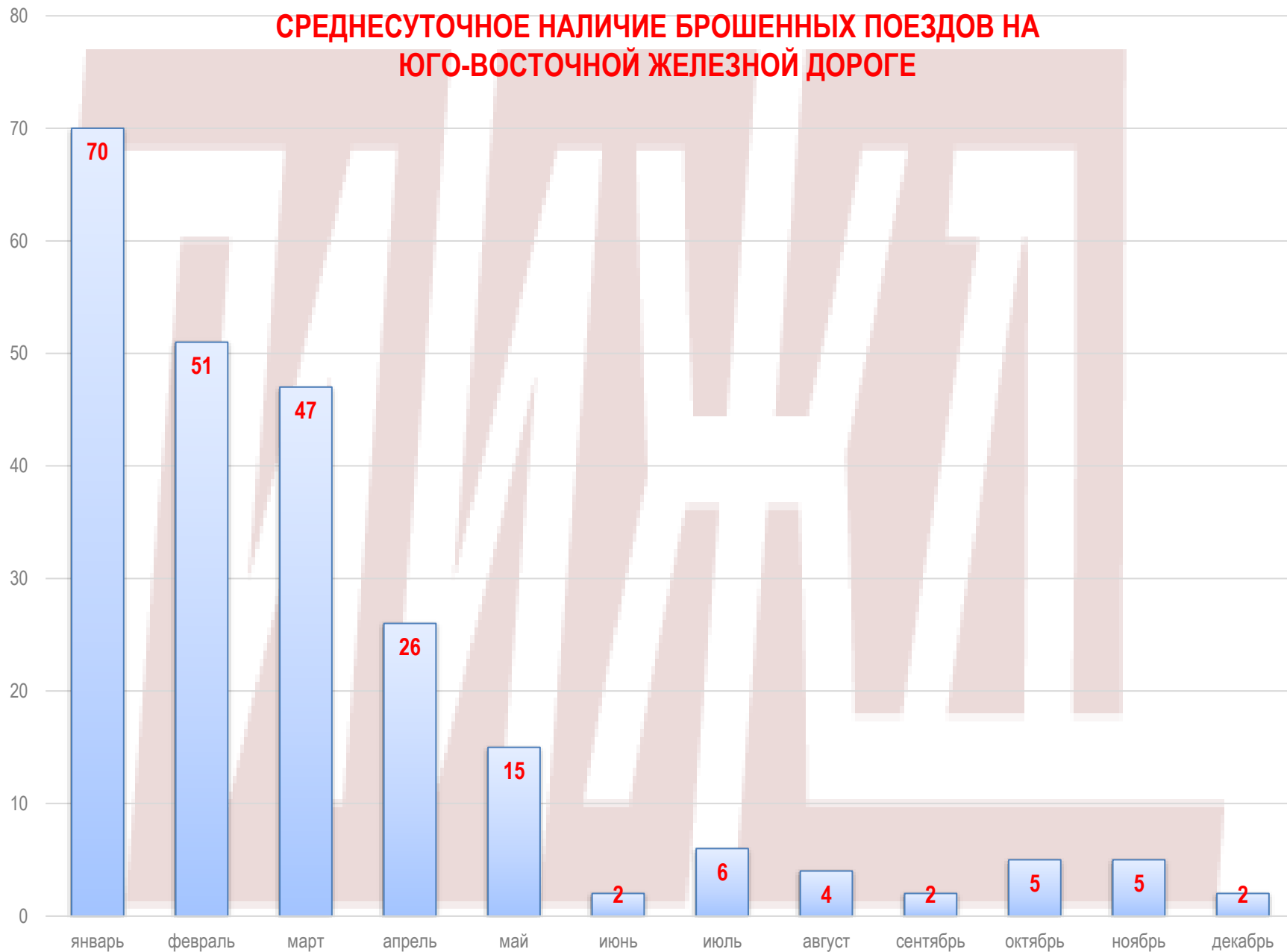


## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

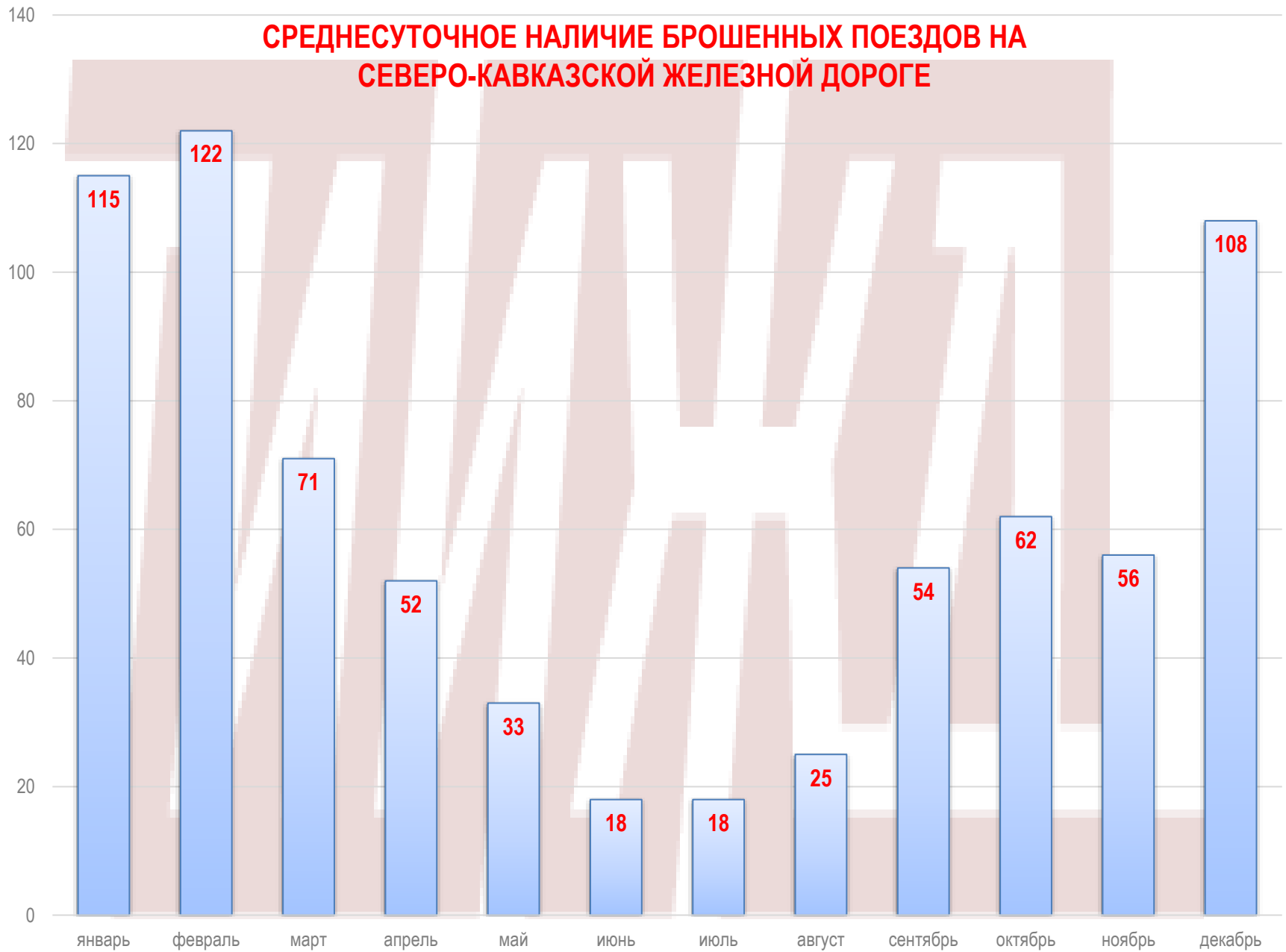




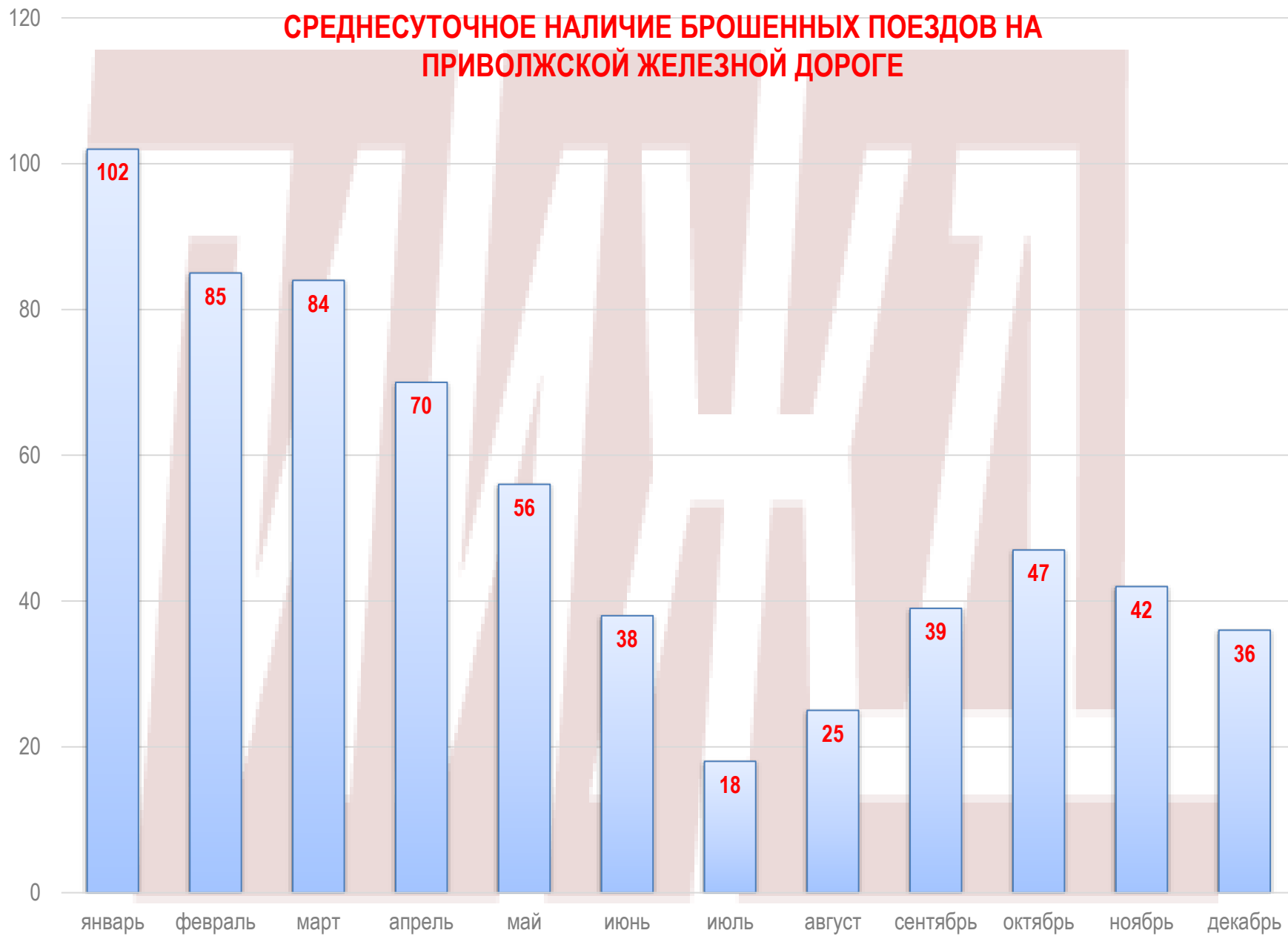
## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



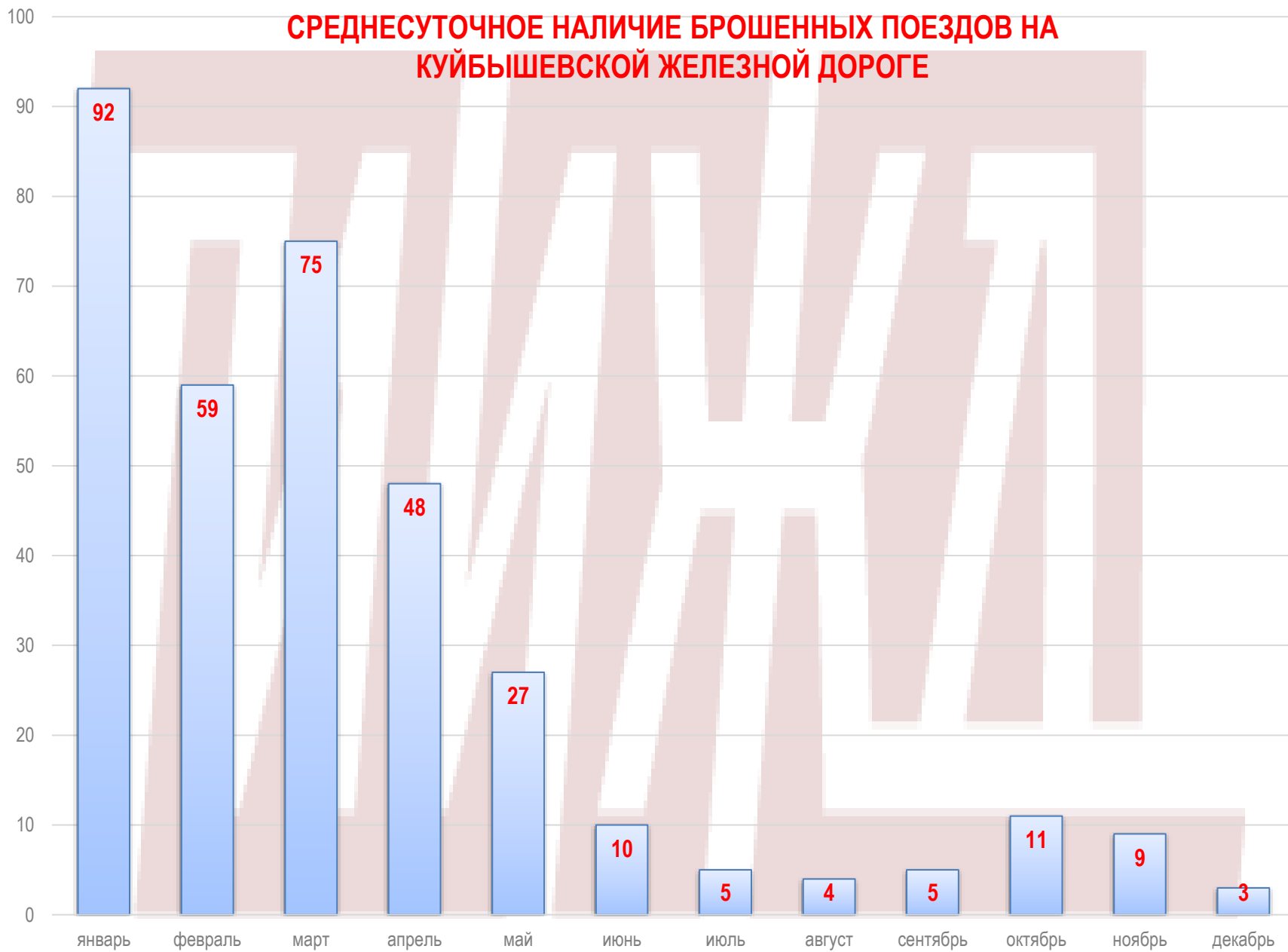
## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



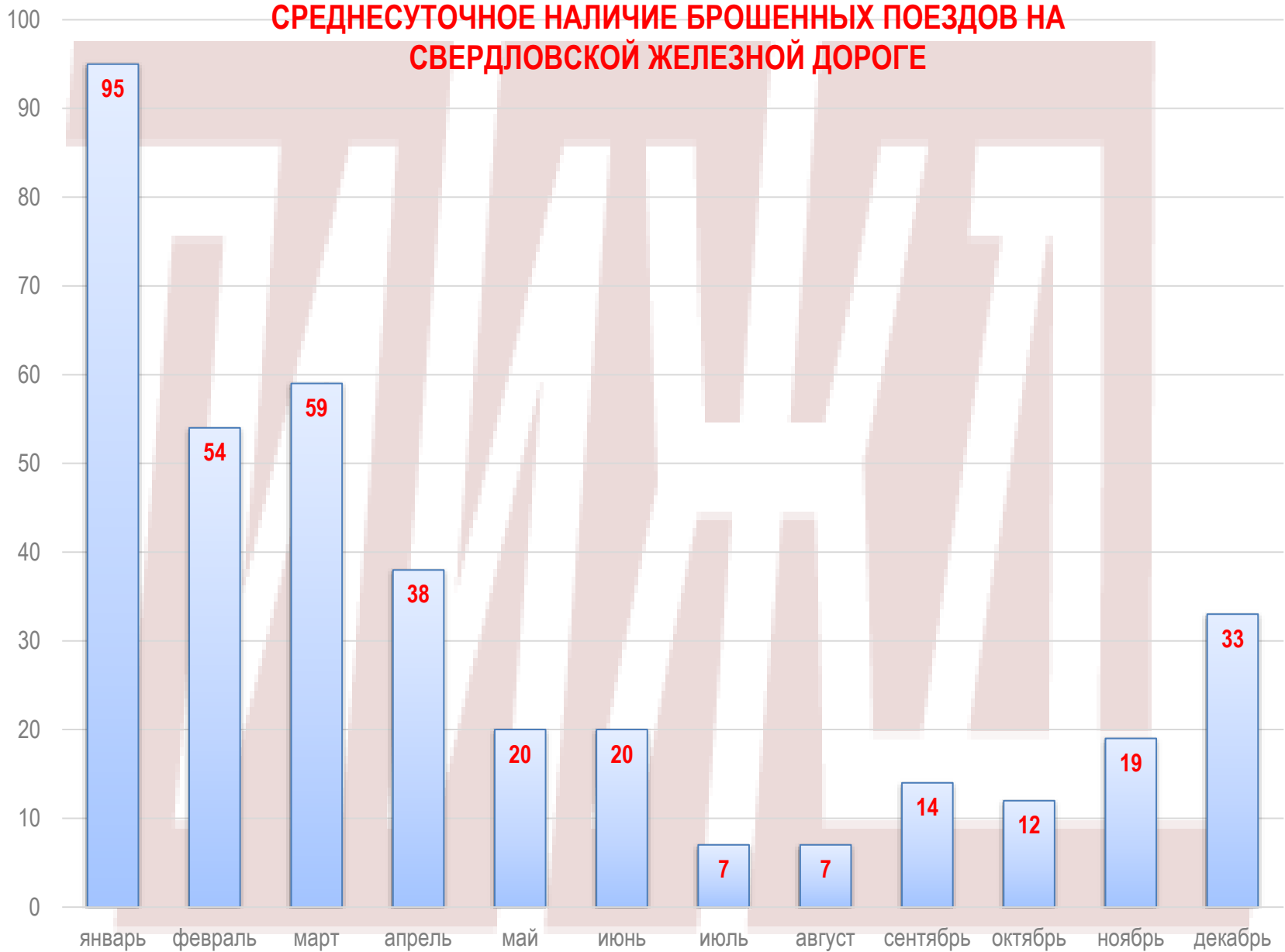
## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ПРИВОЛЖСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА КУЙБЫШЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ЮЖНО-УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

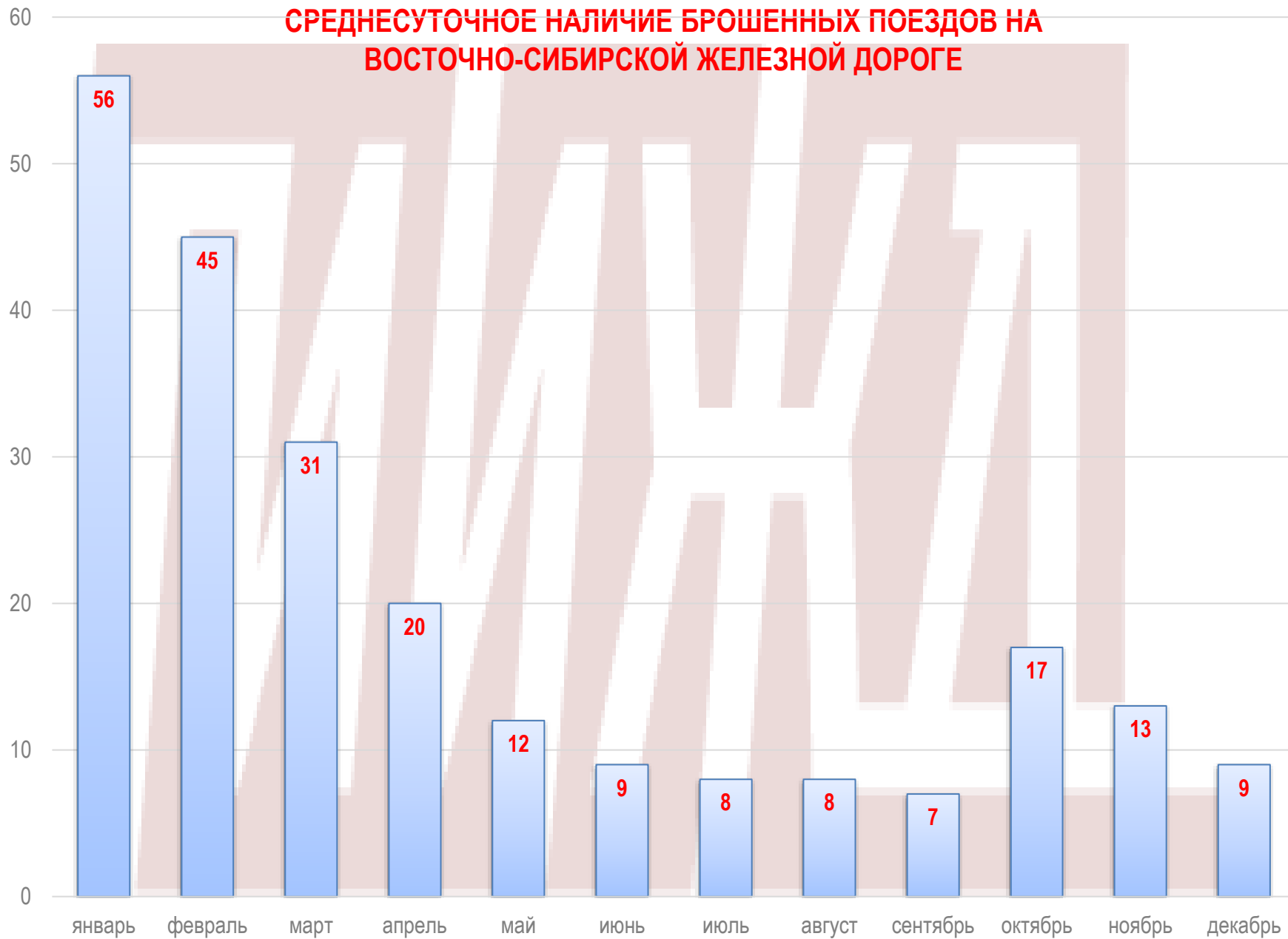


## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА КРАСНОЯРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

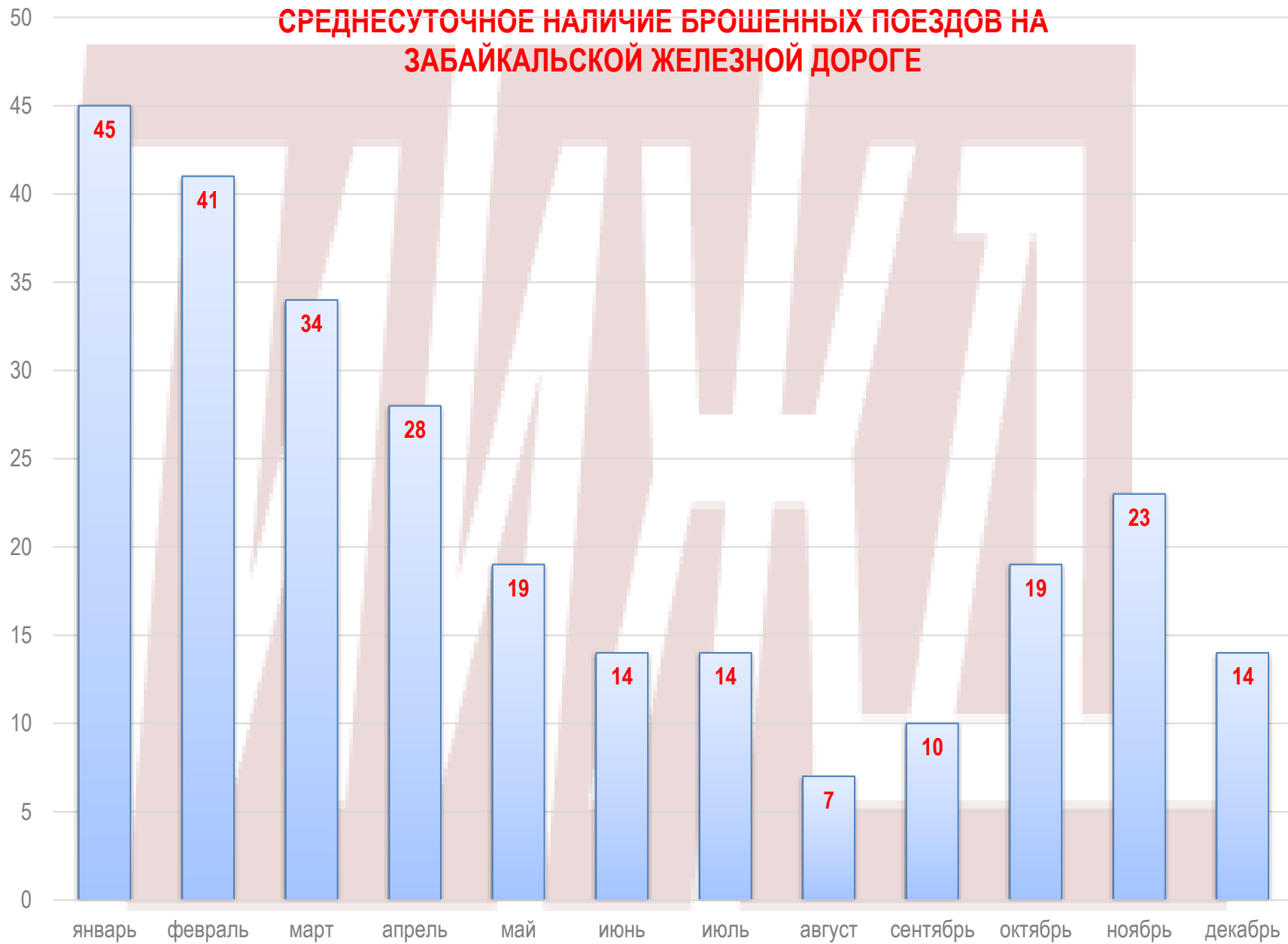




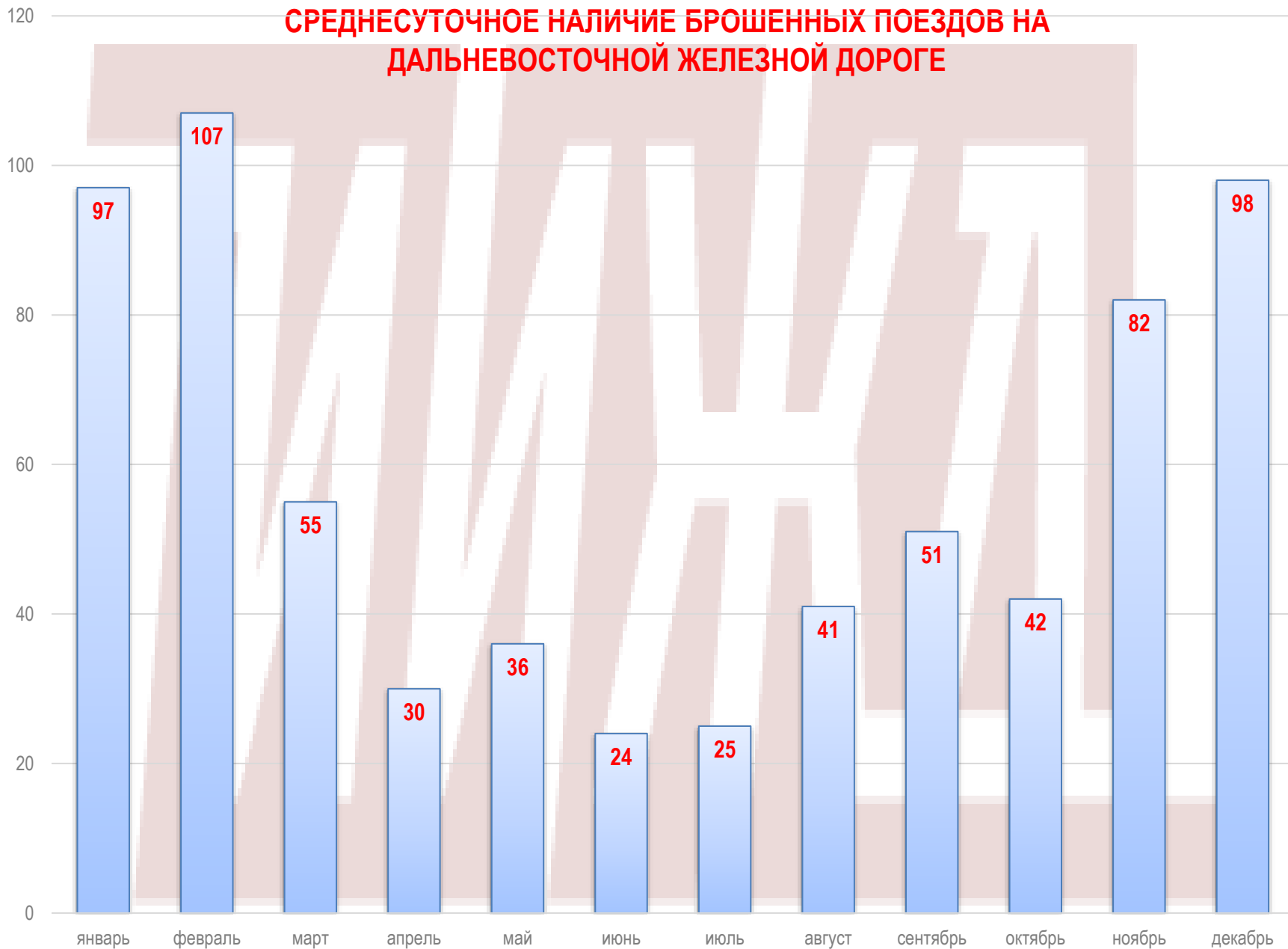
## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



## СРЕДНЕСУТОЧНОЕ НАЛИЧИЕ БРОШЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



## ВЫВОДЫ

Представленные данные подтверждают наличие проблем на железных дорогах, выгрузка на которых обеспечивает основные экспортные поставки.

Проблемы во взаимоотношениях железной дороги и морских портов практически не решаются. Это говорит о том, что актуальность совместных логистических центров, которые бы координировали работу на местах не снижается. И располагать такие центры целесообразно именно в регионах, а не в Москве или столицах железных дорог. Дело здесь не в информационных технологиях, а в возможностях решения вопросов непосредственно на месте, что не позволяет реализовать дистанционные технологии.