

Куда ведет нас ДМ ЗИ?

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» с марта 2023 года ввело в постоянную эксплуатацию Динамическую модель загрузки инфраструктуры.

При планировании грузовых перевозок ОАО «РЖД» выявило факты оформления нескольких заявок на перевозку грузов на один и тот же объем. При серьезном дефиците инфраструктуры такой подход не позволяет оценить важность и приоритетность объемов и грузоотправителей.

Для оптимизации задач планирования была разработана Динамическая система загрузки инфраструктуры, которая должна была анализировать в автоматическом режиме возможности грузоотправителя, станции отправления, станции, находящиеся на маршруте перевозки, станцию назначения, возможности грузополучателя. В случае превышения таких возможностей заявка на перевозку отклоняется.

По итогам марта 2023 года грузовладельцы столкнулись с резким сокращением количества заявок на перевозку своих грузов. Система в автоматическом режиме отказывала в согласовании ГОКом на перевозку сырья на металлургические заводы, металлургическим заводам на перевозку в адрес постоянных покупателей, предприятиям химической промышленности в отправке вагонов с опасными грузами, предприятиям непрерывного производства в поставках сырья и отгрузках готовой продукции.

Недискриминационный доступ к инфраструктуре в настоящее время определяется решением правления ОАО «РЖД» с выделением грузов и направлений, перевозки по которым находятся под контролем руководства страны. Таким образом, грузы, которые имеют более высокий приоритет уступают место грузам с меньшим приоритетом, но стоящие на контроле руководства страны.

К высокоприоритетным грузам относятся каменный уголь на экспорт (первый тарифный класс), лесные грузы на экспорт (первый тарифный класс) и ряд грузов с Северной части Российской Федерации в направлении Востока и в обратном направлении, контейнерные перевозки. Прокат черных металлов, грузы третьего тарифного класса вынуждены пропускать свою очередь и срывать контракты на поставку готовой продукции. Происходит скопление опасных грузов в городских агломерациях, получатели важных наименований продукции не выполняют свои обязательства перед клиентами.

В настоящее время требуется отладка и устранение имеющихся проблем в части адаптации ДМ ЗИ к ежедневно меняющейся ситуации на сети железных дорог.

Все грузоотправители понимают условия приоритезации, текущих ограничений и дефицита инфраструктуры, но настаивают на реализации

возможности доступа к инфраструктуре общего пользования всех грузовладельцев. Необходимо полностью исключить случаи, когда заявку на перевозку грузов согласуют не грузовладельцу, а посреднику. При этом посредником в данном случае является также и оператор подвижного состава.

Грузовая база в Российской Федерации имеется, она готова к поставкам на рынки потребления, задача ОАО «РЖД» в текущих условиях выполнить свои обязательства как перевозчика и исключить свое влияние на регулирование рынков сбыта из-за дефицита инфраструктуры. Задача искать пути решения не подразумевает создание дополнительных проблем.