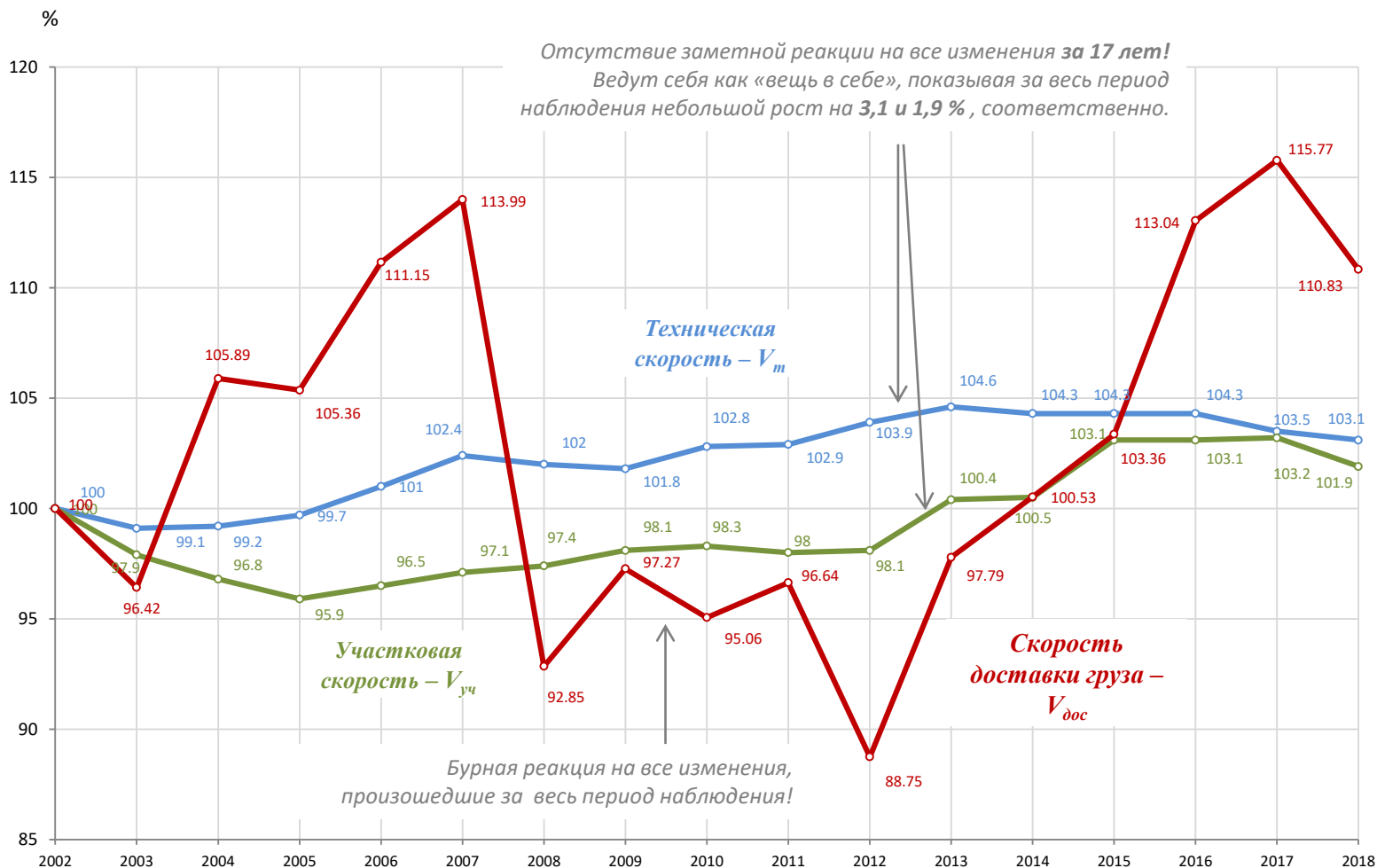




Различия в динамике
2-х классических скоростей и Скорости доставки груза
на сети Железных дорог АО «НК «КТЖ»
(в относительных величинах)

14





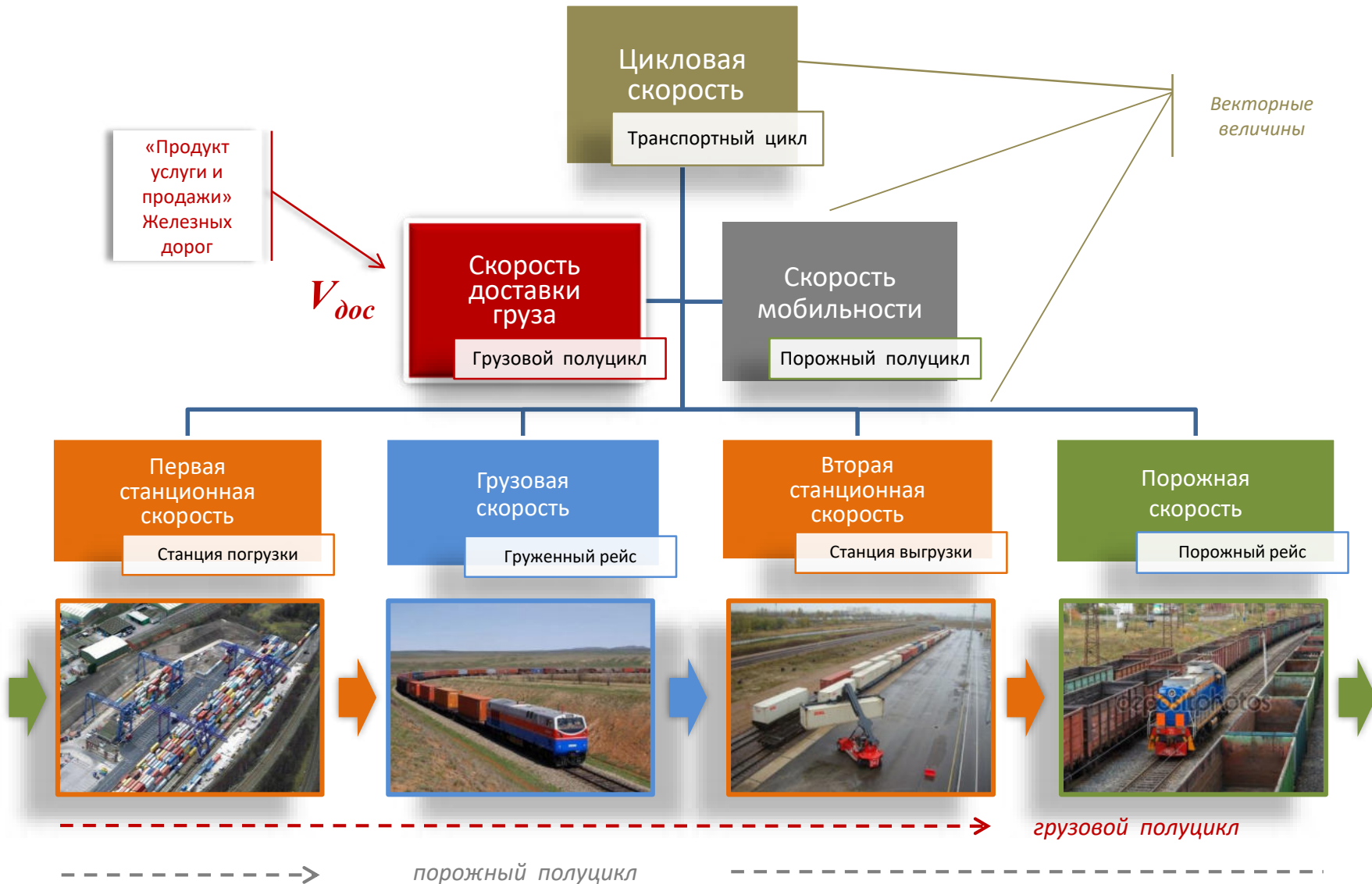
Иерархия 7-ми транспортных скоростей в перевозочном процессе Железных дорог

15

3-й уровень

2-й уровень

1-й уровень





Динамика 4-х транспортных скоростей™ на сети Железных дорог АО «НК «КТЖ»

16

(транспортные скорости 1-го уровня)

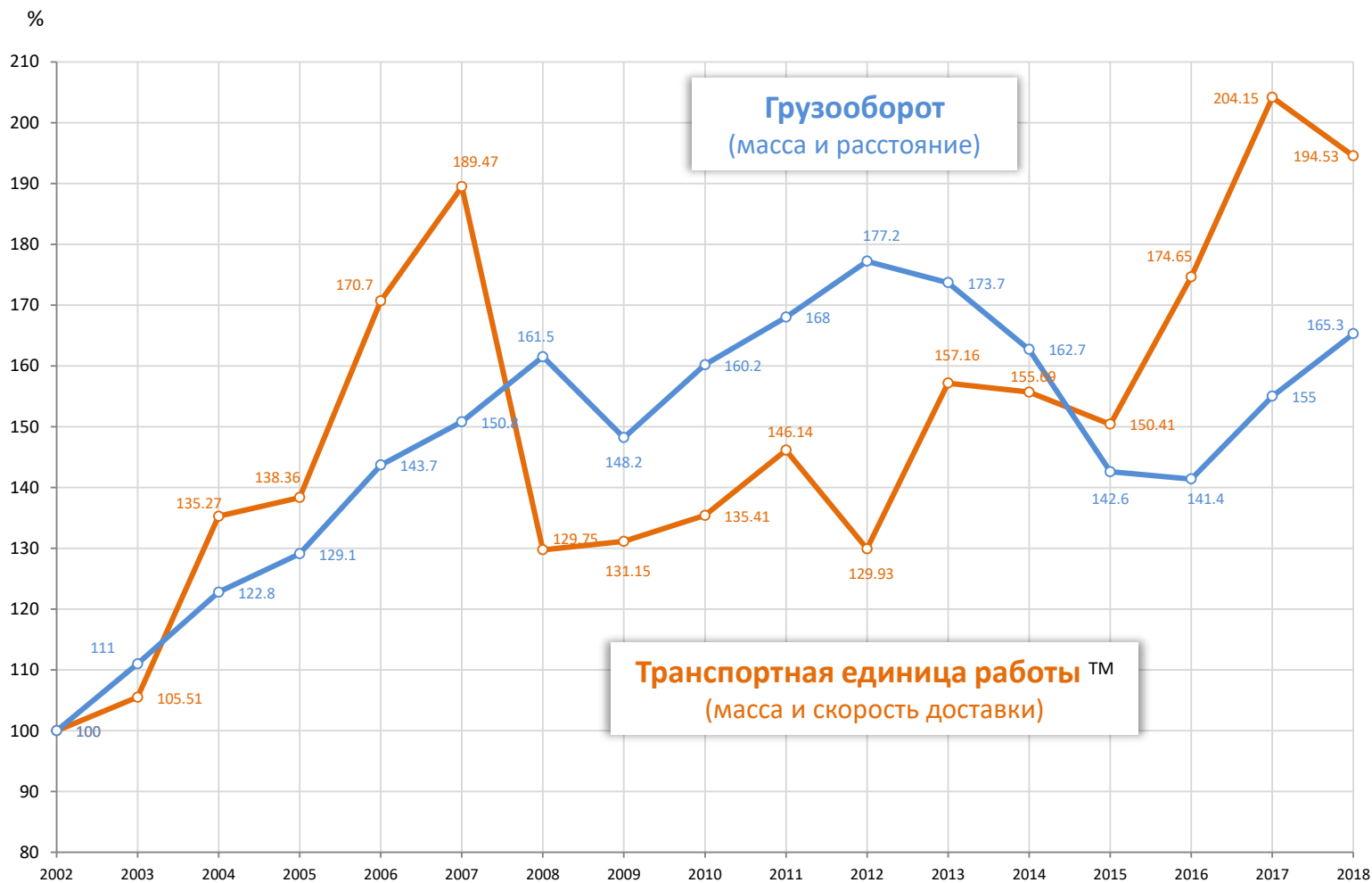




Поведения 2-х измерителей транспортной работы – «Грузооборот» и «ТЕРTM» сети Железных дорог АО «НК «КТЖ»

22

(в относительных величинах)

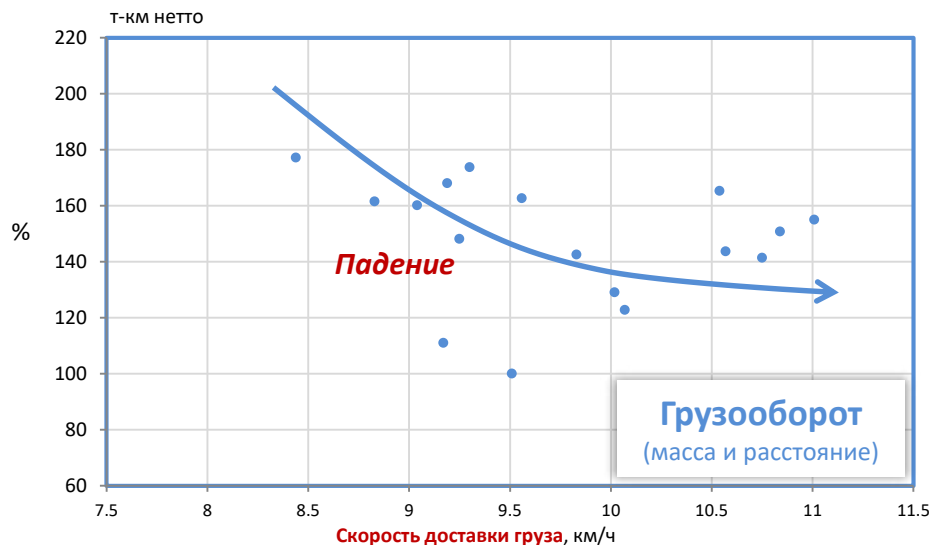




Характер поведения показателей транспортной работы в зависимости от скорости доставки груза на сети Железных дорог АО «НК «КТЖ»

(в относительных величинах)

24

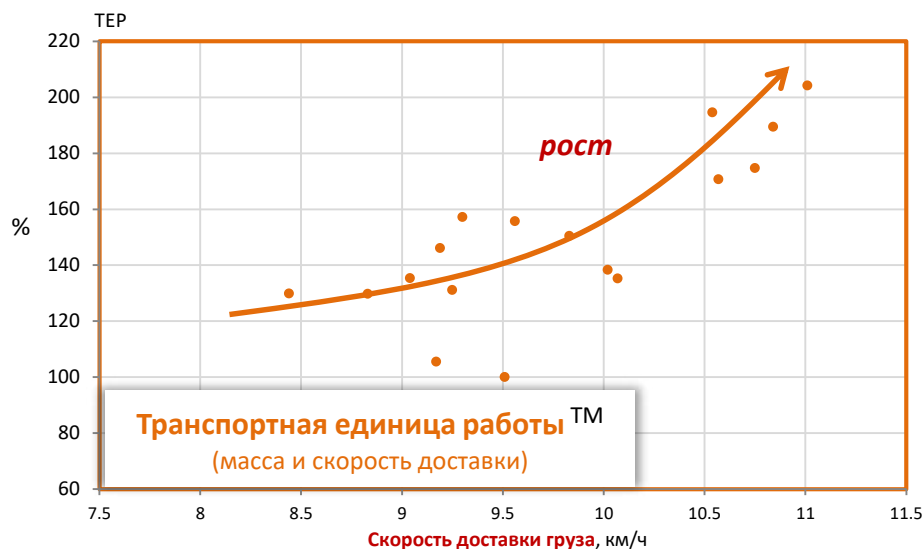


Значение показателя «Грузооборот» падает с ростом измерителя «Скорость доставки груза» – противоречие с идеологией Клиентоориентированной технологии на транспорте*

* Вывод: для железнодорожников не выгодно увеличивать критерий «скорость доставки груза»?

Наоборот, значение показателя «Транспортная единица работы ТМ» растет с ростом измерителя «Скорость доставки груза» – полное согласованность с идеологией Клиентоориентированной технологии на транспорте**

** Вывод: для железнодорожников и для грузовладельцев выгодно увеличивать критерий «скорость доставки груза»!





Принцип формирования **ДОХОДА** от перевозочной деятельности Железных дорог в **НОВЫХ СИСТЕМАХ** эксплуатационных показателей и тарифообразования

27



**СКОРОСТЬ
доставки груза**

диапазон
высоких скоростей

V_{max}



Транзитные и грузы с высокой добавленной стоимостью – высокая ставка тарифа – основа конкурентоспособности ж. –д.

- ☐ продажа «нитки» ГДП и «вагоно-место» в поезде;
- ☐ прокладка «полигонной» нитки в ГДП после скоростных пассажир. поездов;
- ☐ ограничения по весу и длине нет;
- ☐ требует высокий уровень планирования и управления – «умная» аналитика.

диапазон
средних скоростей

V_{cp}



Массовые грузы – объемы грузов гигантов индустрии РК (15-20 предприятий) – средняя ставка тарифа – основной доход

- ☐ продажа «нитки» ГДП;
- ☐ прокладка «полигонной» нитки в ГДП после пассажир. и транзитных поездов;
- ☐ стабильные весовые нормы и длина;
- ☐ требует низкий уровень планирования и управления – **кольцевые маршруты.**

диапазон
малых скоростей

V_{min}



Сезонные («социальные») и обычные грузы – низкая ставка тарифа – стабильный доход

- ☐ продажа «нитки» ГДП и «группа - место» в поезде;
- ☐ сезонная прокладка нитки в ГДП – «бронированные» нитки;
- ☐ нестабильные весовые нормы и длина;
- ☐ требует **средний уровень планирования** .



Распределение объемов транспортной работы и величины рабочего парка вагонов на участках и станциях сети Железных дорог АО «НК «КТЖ» (на основе анализа данных за 2018 г.)

38

