

*Сысоенко Мария Вячеславовна, студент, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Россия, г. Владивосток*

*Беленкова Анастасия Игоревна, студент, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Россия, г. Владивосток*

## **ПРОБЛЕМА 2021-2022 ГОДА: БРОСАНИЕ ПОЕЗДОВ НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ**

**Аннотация:** Статья посвящена изучению проблемы бросания поездов на российских железных дорогах, её причин и текущего состояния. Особое внимание уделено рассмотрению вопросов, возникающих у грузовладельцев, касательно данной проблемы. В работе проанализирована возможность влияния на «поднятие» поездов со стороны логистических компаний и их клиентов.

**Ключевые слова:** железная дорога, брошенный поезд, контейнер, станция, грузовладелец, логистическая компания.

**Annotation:** The article is devoted to the study of the problem of train abandonment at railway stations in Russia. Particular attention is paid to the consideration of issues arising from cargo owners regarding this problem. The work analyzes the possibility of influencing the "lifting" of trains by logistics companies and their clients.

**Key words:** railway, abandoned train, container, station, cargo owner, logistics company.

Сегодня на основных поездных направлениях стоит острый вопрос о загруженности станций и невозможности обработки подходящих составов. Данная проблема стала наиболее актуальной в конце 2021 года, когда российские импортёры начали постепенно восстанавливать свою экономическую и

финансовую стабильность, повреждённую на фоне ограничений пандемии COVID-19. В связи с этим грузопоток, пребывавший в сниженном состоянии почти два года, стал динамично возрастать по всем направлениям импорта, в особенности это касается товаров из стран Юго-Восточной Азии [1]. Российские железнодорожные терминалы оказались не готовы к принятию повышенных объёмов груза, что привело к наращиванию очередей из поездов на путях сначала на станциях Москвы, а затем в Екатеринбурге и Новосибирске. На данный момент наибольшая проблема с преждевременной остановкой составов приходится на станцию Электроугли и Ворсино. Это объясняется возросшей популярностью у российских импортёров сервиса прямого железнодорожного сообщения между провинциями Китая и Россией. При этом вышеупомянутые станции не только наиболее часто используются в подобных маршрутах, но и принимают ускоренные контейнерные и повагонные поезда со всей России, что приводит к ещё большим пробкам. Для подобных положений в практике ОАО «РЖД» существует термин «брошенный поезд».

Брошенным поездом называется состав, движение которого временно остановлено [4]. Важно уточнить, что при этом он стоит без локомотива на второстепенных путях станции, закреплённый тормозными башмаками. Это не мешает движению пассажирских или почтово-багажных поездов, однако создаёт помеху для ускоренных контейнерных и повагонных направлений.

Раскрывая вопрос о причине подобных бросаний, следует вновь отметить резко возросший грузопоток контейнерных поездов, приводящий к скоплению гружёных составов. Уточним, что зачастую, инициатором остановки выступает именно станция, которая не может принять идущий в её сторону поезд. Тем не менее, существует практика задержки состава на путях по запросу грузоотправителя или грузополучателя, однако это случается гораздо реже и требует наличия определённых связей в ОАО «РЖД».

Сегодня у клиентов логистических компаний всё чаще возникает вопрос о причинах бросания поездов как на расстоянии 50 километров, так и 3000 километров от станции [2]. Это объясняется тем, что чем дальше на железной

дороге сохраняются подобные проблемы, то тем больше составов скапливаются на подъездных путях. В связи с этим однажды наступает момент, когда близко к станции мест нет и в таком случае поезд приходится «бросить» на любом свободном месте по маршруту отправление-назначение.

Наряду с этим, возникают ситуации, когда контейнеры, вышедшие в сторону одной станции в разное время, обрабатываются не согласно времени прихода. Иными словами, тот груз, который пришёл раньше и оказался на брошенном поезде может быть выгружен с состава позже того, который следовал за ним. В данном случае также есть логичное объяснение, находящее отражение в сравнении с длинным узким гаражом. То есть, если в него, например, заехало три автомобиля, то самой первой машине прежде чем выехать придётся дожидаться, пока выйдут те, что за ней. Аналогичная ситуация происходит с поездами, когда при бросании они отгоняются в сторону от основных путей и попросту не могут выйти в порядке изначальной очереди [3].

Если у получателя груза возникают проблемы из-за длительного ожидания «поднятия» поезда на станцию, он начинает рассматривать любые варианты снятия контейнера с состава. Сюда входит и выполнение отгрузки на автомобиль через отцепление платформы от поезда и вывоз её по железнодорожным путям. Тем не менее, подобную идею осуществить не представляется возможным в связи с тем, что контейнер, находясь на составе, не только скреплён спереди и сзади между других таких же платформ, но и окружён сотнями других.

Так как поезда могут находиться в брошенном состоянии в течение неопределённого срока, растягивающегося от пары недель до пары месяцев, возникает вопрос о воровстве на путях. По опыту, сложившемуся на железной дороге, можно утверждать, что такая возможность есть, хотя и имеет маленький на это процент. Во избежание случаев срыва контейнерной пломбы и незаконного изъятия груза брошенные поезда находятся под ведомством охраны ОАО «РЖД». Отметим, что при этом перевозчик несет полную ответственность в случае доказанного прецедента хищения, когда будет обязан возместить полную стоимость ущерба.

Не секрет, что на железной дороге существует услуга «ускорения контейнеров», в рамках которой за дополнительную плату предоставляется возможность осуществить обработку определённого груза в уменьшенные сроки. В рамках изучения использования данной услуги при бросании поезда следует уточнить, что за «поднятие» составов для обработки отвечает не терминал, в сторону которого пришли данные контейнеры, а Российские железные дороги [5]. В виду этого, даже при личном обращении к операторам и руководителям станции консультацию возможно получить с трудом и при этом нельзя уверяться в её точности. Наряду с этим ОАО «РЖД» также не владеют конкретной информацией о том, будет ли заказ услуги ускорения целесообразным в рамках сегодняшней ситуации на путях. Именно поэтому, единственное, что на данный момент приходится делать и логистическим компаниям, и их клиентам – это ожидать улучшения ситуации. Отметим, что при большом количестве брошенных поездов владельцем российских железных дорог может быть принято решение об остановке адресации поездов на конкретную станцию для ускорения её разгрузки. В противном случае, если вовремя не предпринять конкретные действия, избыток брошенных поездов парализует работу железной дороги, когда станет невозможным ставить грузовые поезда под пропуск пассажирских и пригородных составов.

Таким образом, сегодня с рассмотренной в работе проблемой бросания поездов столкнулись тысячи грузовладельцев. В подобных ситуациях и логистические компании, и грузовладельцы оказываются неспособны как-то повлиять процесс обработки состава и вынуждены ежедневно проводить мониторинг ситуации на нужной станции, отслеживать километраж поезда, звонить операторам сети терминала и всеми возможными путями стараться получить информацию о состоянии их брошенного поезда. Несмотря на то, что данный вопрос не является новым в практике российских железных дорог, он набирает всё больший масштаб с каждым годом. В связи с тем, что инфраструктура не только московских, но и целом российских станций развивается медленнее растущего грузопотока, данная проблема будет

сохраняться до тех пор, пока не будут «подняты» все поезда и пока терминалы не станут способны работать в одном темпе с рынком логистики.

### **Библиографический список:**

1. Гордиенко Н.М. Перспективы развития подвижного состава в России / Н.М. Гордиенко // Транспорт сегодня: проблемы и перспективы. – Брянск: 2020. – С. 47-50.

2. Гусаченко Н.А. Устранения коллапса на станциях Московского узла участники рынка ждут через месяц / Н.А. Гусаченко // РЖД-Партнёр. – Санкт-Петербург: 2022. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/ustranenie-kollapsa-na-stantsiyakh-moskovskogo-uzla-uchastniki-rynka-zhdut-cherez-mesyats/> (дата обращения 11.04.2022).

3. Комовкина Н.С. Обоснование строительства дополнительных путей на станциях для отстоя на них избытка порожних вагонов или отставленных от движения составов поездов / Н.С. Комовкина, Л.А. Половинко, А.Ю. Попадюк // Известия Петербургского университета путей сообщения. – №3. – Санкт-Петербург: 2019. – С. 419-426.

4. Распоряжение от 21 августа 2008 г. № 1757-р «Об организации учета и составлении оперативной отчетности по временно отставленным от движения ("брошенным") составам поездов» // ОАО «Российские Железные Дороги».

5. Тимченко В.С. К вопросу об актуальности разработки и внедрения АСУ логистического центра припортовой железной дороги. Часть 1 / В.С. Тимченко // Современные проблемы транспортного комплекса России. – №8. – 2018. – С. 20-29.