



АЛЕКСЕЙ ХАРНАС,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЛОГИСТИКА»

**ПРОБЛЕМЫ
ТРАНСПОРТНОГО ЦЕХА**

Объявленный в стране экономический рост безнадежно уперся в дороги. Можно выдать на-гора дополнительные сотни тонн стали, минеральных удобрений, «Жигулей» и т. п. Но при нынешних тарифах и логистических схемах грузоперевозок перевыполнение производственного плана становится бессмысленным.

Из четырех возможных видов транспорта относительно стабильно функционирует лишь один — железнодорожный. Да и то действующая дорожная сеть, строящаяся по принципу «от Москвы до самых до окраин», уже не соответствует потребностям ориентированной на экспорт сырьевой экономики. Радиальная система дорог, расходящихся от столицы, должна дополняться меридиональными ветками, связывающими порты с промышленными центрами Поволжья и Урала. Пока же единственный проект строительства подобной дороги — из Пермской области в северные порты — стоит без движения.

Авиационные грузоперевозки также не используются в полную силу. Причина — высокие тарифы и отсутствие достаточного количества грузовых самолетов и аэропортовой складской инфраструктуры.

Внутренний водный транспорт вообще вне конкуренции. То есть не с чем ему конкурировать. Локальные перевозки сыпучих стройматериалов, доставка продовольствия в труднодоступные регионы — вот его рыночная ниша, выхода из которой в ближайшее время не предвидится. Единственное исключение — объемная перевозка нефтепродуктов от самарского куста НПЗ вниз по Волге. Но это скорее исключение из правил.

Наконец, автомобильный транспорт. Если во всех вышеупомянутых сегментах транспортного рынка наибольшая проблема — подвижной состав, то в данном случае тому составу, который есть, просто не по чему ехать. Тот, кто хоть раз проезжал маршрутом от финских портов до Москвы, понимает, что транспортный коллапс на дорогах — и не в городах, а на федеральных трассах — не за горами.

Итоговый вывод неутешительный. Реализация инфраструктурных проектов, под которые создаются госпрограммы и формируются капиталы банков развития, на сегодняшний день практически незаметна. А самое главное, нет никаких признаков системного решения глобальной транспортной проблемы.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ОПЕРАТОРСКОЕ ПРИКРЫТИЕ

РАЗВИТИЕ ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ В УСЛОВИЯХ РОСТА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ И СПРОСА НА ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ ОКАЗАЛОСЬ ВЫГОДНО ДЛЯ ОАО РЖД. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЧАСТНЫХ КОМПАНИЙ СПОСОБНА ПОВЫСИТЬ УРОВЕНЬ СЕРВИСА В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК, СОЗДАТЬ ПРИЕМЛЕМЫЕ ДЛЯ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ ЦЕНОВЫЕ УСЛОВИЯ НА РЫНКЕ, ЗА СЧЕТ ЧЕГО САМА СЕТЬ РЖД СТАНЕТ В ЦЕЛОМ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЕЕ ДЛЯ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ.

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ, «ГУДОК», СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ BG



ЗА ТРИ ГОДА ОБЪЕМ
ПЕРЕВОЗИМЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГЕ ГРУЗОВ ВЫРОС
В 1,2 РАЗА И ПРОДОЛЖАЕТ РАСТИ

ПРОИЗВОДСТВО ЗОВЕТ В ДОРОГУ Заместитель начальника департамента анализа конъюнктуры рынка РЖД Антон Рышков рассказал BG, что грузооборот в сети российских железных дорог за период с 2003 по 2006 год увеличился в 1,2 раза, а к 2030 году возрастет еще в 1,7 раза (по сравнению с 2006 годом), достигнув 3300 млрд тонно-километров. Прогнозируемая высокая динамика грузооборота обусловлена значительными темпами роста промышленного производства. Прогнозируется динамичный рост добычи угля (ежегодно на 2,5–2,8%), повышение конкурентоспособности российской металлопродукции (прирост производства составит 4,0–4,2% в среднем за год), которое приведет к сокращению импорта и росту экспорта продукции с высокой добавленной стоимостью. Ежегодные темпы прироста добычи нефти могут составить порядка 1% в год, в том числе за счет освоения новых месторождений (например, проект «Сахалин», разработка

Харьягинского месторождения), разработки новых альтернативных экспортных направлений поставок нефти.

За счет расширения сырьевой базы алюминиевой промышленности, а также реализации крупных инвестиционных проектов по строительству новых и модернизации действующих мощностей по производству алюминия возрастет грузопоток руды и цветных металлов».

Кроме этого, отмечает господин Рышков, будет наблюдаться ускоренное развитие производства продукции целлюлозно-бумажной промышленности (среднегодовой темп прироста — 4,7–4,9%), производства минеральных удобрений (среднегодовой темп прироста — 4%), что, в

свою очередь, стимулировано растущим спросом на минеральные удобрения со стороны отечественного сельского хозяйства и ускоренным ростом экспортных поставок сложных удобрений.

«Причина роста грузооборота — общий экономический рост в стране. Основные направления роста перевозок по сети РЖД — экспортно-импортное сообщение. Это в экспортном направлении продукция металлургии, как цветной, так и черной, уголь, нефтеналивные грузы. Импорт же в основном составляют контейнеризируемые грузы — от товаров народного потребления до комплектующих для автомобильных заводов», — говорит директор



ПОЛОЖИ НА СТЕЛЛАЖИ

www.maxstore.ru
(495) 97-494-97

ЗАВОД СТЕЛЛАЖНОГО ОБОРУДОВАНИЯ
СКЛАДСКИЕ МАШИНЫ

ГРУППА
МАКССТОР®