

## ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

института технико-экономических изысканий и проектирования железнодорожного транспорта «ГипротрансТЭИ» (филиал ОАО РЖД) Федор Пехтерев.

Заместитель руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Минтранса России («Росжелдор») Алан Лушников считает, что в условиях роста грузоперевозок появление частных транспортных компаний повысит привлекательность железной дороги.

«Рост экономики сам по себе еще не означает симметричного роста перевозок по железным дорогам: товары могут уходить и на другие виды транспорта, если так сочтут нужным их владельцы. Конкуренция же между субъектами рынка железнодорожных перевозок означает, что все они будут работать над повышением качества своего сервиса и снижением цены, что, в свою очередь, сделает более привлекательными железные дороги в целом», — говорит господин Лушников. — Поэтому «Росжелдор» имеет одной из задач создание условий для честной конкуренции в данной сфере. Если мы рассматриваем РЖД и его дочерние компании и частных операторов, то можно сказать, что РЖД и ее структуры находятся в равных условиях с операторами. Разноуровневой конкуренции между публичным перевозчиком и частным бизнесом уже нет. Для того чтобы обеспечить развитие конкуренции, готовим ряд мероприятий — например, по расширению функций агентства по технологическому регулированию рынка. Это будет выражаться в преобразовании системы пономерного учета вагонов в систему регистрации транспортных средств на железной дороге», — добавил он.

Кроме динамичного роста промышленного производства на увеличение грузооборота существенное влияние окажет развитие операторского бизнеса. Уже сейчас в вагонах частных компаний осуществляется свыше 35% всех перевозок по сети железных дорог. На рынке функционируют более 2 тыс. таких компаний, в том числе дочерние компании ОАО РЖД «Трансконтейнер», «Рефсервис», «Рейлтрансавто», «Русская тройка». В ближайшее время начнет свою деятельность дочернее общество «Первая грузовая компания» (в уставный капитал которой передано более 200 тыс. вагонов).

«Успешная работа и развитие Первой грузовой компании, создание в перспективе Второй грузовой компании окажет значительное влияние на рост операторского бизнеса на рынке грузовых перевозок железнодорожным транспортом. Таким образом, к 2030 году прогнозируется динамичное развитие промышленности в стране, позволяющее обеспечить базу для устойчивого роста грузооборота, а также расширение операторского бизнеса и укрепление глобальной конкурентоспособности железнодорожного транспорта», — говорит Антон Рышков.

Заместитель генерального директора группы компаний «Евросиб» Михаил Свердлов подчеркнул в своем комментарии Б, что сам по себе вопрос о том, смогут ли операторы отнимать грузы у РЖД, неактуален.

«Любой операторский груз уже пришел на инфраструктуру РЖД, и железнодорожники получают за это деньги, как и за оказание услуг локомотивной тяги. Более того, многие операторские компании проводят активную политику по закупке подвижного состава, строительству своих логистических терминалов, объективно тем самым повышая привлекательность железных дорог по сравнению с другими видами транспорта. Да операторам надо благодарность выразить за то, что они свои деньги вкладывают в эту сферу, а не выяснять, будут ли они куда-то оттягивать грузы», — добавил он.

**ОСТАНОВКА ПО ТРЕБОВАНИЮ** Впрочем, «уверенный рост» перевозок происходит не во всех сегментах. Главный специалист по логистике ОАО «Трансконтейнер» Лев Матюшин говорит, что в 2006 году был «потерян темп развития контейнерных перевозок» — а

**ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК АВТОТРАНСПОРТА КОМПАНИЯ ПЛАНИРУЕТ УРАВНЯТЬ СРОКИ С ДОСТАВКОЙ ПО АВТОДОРОГЕ. ЧТОБЫ ЭТОГО ДОБИТЬСЯ, ПО РЯДУ НАПРАВЛЕНИЙ БУДУТ ЗАПУСКАТЬСЯ МАРШРУТЫ УСКОРЕННЫХ ПОЕЗДОВ**



## ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

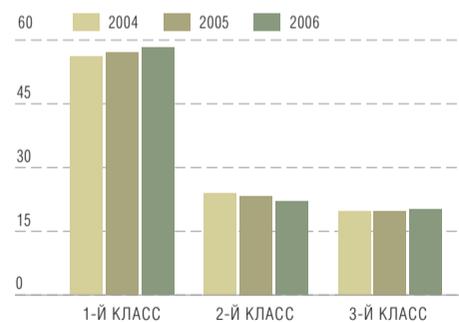
**РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ УЖЕ ОБЕСПЕЧЕНЫ ДОСТАТОЧНЫМ КОЛИЧЕСТВОМ ГРУЗОВ. ТЕПЕРЬ ГЛАВНОЕ — СУМЕТЬ ВЫВЕЗТИ ИХ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ**



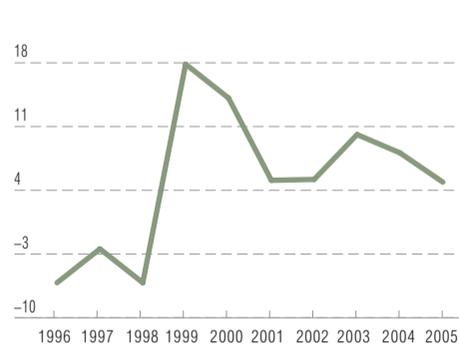
ВАСИЛИЙ ДЕРЖАКИН

это основа транзитного международного грузопотока. Отставание от прогноза прироста контейнерных перевозок господин Матюшин объяснил передачей «Трансконтейнеру» платформ РЖД: с этого момента частным операторам пришлось платить за порожний пробег этого подвижного состава.

«Сейчас уже наблюдается стабилизация ситуации и рост возобновился. Он идет по линии автопрома: политика государства по стимулированию появления в России автоборочных линий дала свои плоды и для участников рынка контейнерных перевозок. Наблюдается и еще одна тенденция: те контейнерные перевозки, которые осуществлялись исключительно автомобилями, например из Финляндии, начинают переходить на железные дороги. Я считаю, что в этом конкретном случае это происходит за счет грамотных действий как российских, так и финских железнодорожников, координация усилий которых позволяет предоставить привлекательные тарифные и сервисные условия для грузовладельцев», — говорит господин Матюшин.



СТРУКТУРА ГРУЗОБОРОТА ПО КЛАССАМ ГРУЗОВ (%) ИСТОЧНИК: РЖД.



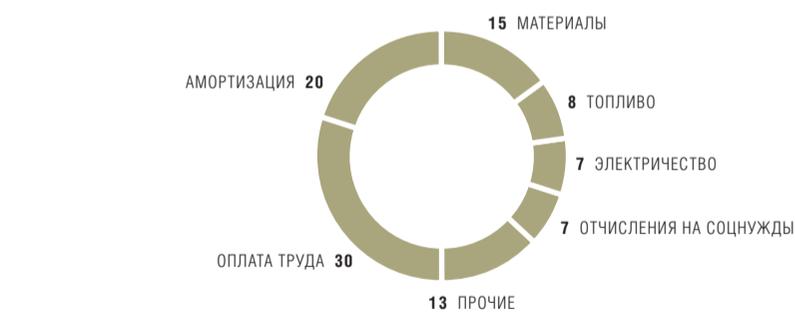
ТЕМПЫ РОСТА ГРУЗОБОРОТА НА СЕТИ РЖД (% К ПРЕДЫДУЩЕМУ ГОДУ) ИСТОЧНИК: РОССАТ, ФБК.

Добавим, что в 2007 году тенденция к увеличению доли железных дорог в осуществлении контейнерных перевозок наблюдается и по другим сегментам грузовой номенклатуры, например в поставках продовольствия в Россию или перевозках химической продукции на экспорт. При этом он отметил, что развитие операторских компаний является безусловным положительным фактором для роста грузооборота по железнодорожной сети в целом.

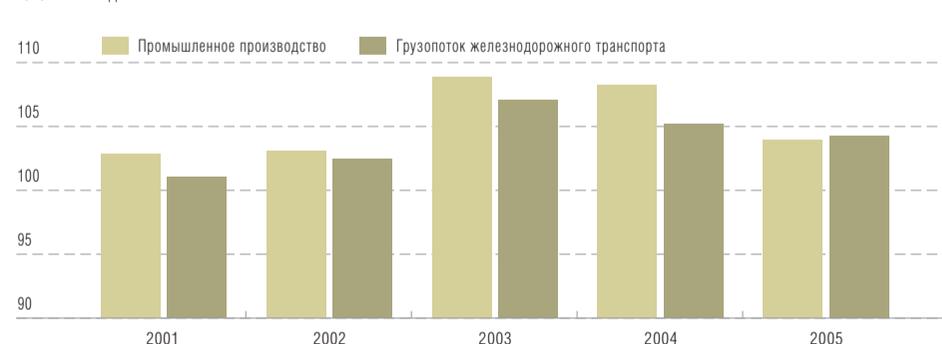
«Основной объем контейнерных перевозок уже сейчас ложится на операторов, при этом постоянно падает роль сугубо экспедиторских компаний, которые специализируются, не обладая своим парком контейнеров и платформ, лишь на организации схем доставки. Если и в тарифных условиях начнет учитываться ведущая роль оператора в организации перевозок, это станет дополнительным стимулом роста грузооборота на сети», — говорит руководитель центра логистики ЗАО «Отраслевой центр внедрения» Татьяна Кондрашенко.

Что касается основных направлений перевозки контейнеров операторскими компаниями, то они известны — южные, северо-западные и восточные порты России, то же, что наблюдается и сейчас. Коридор север—юг до сих пор инвестируется и получает, то только больше в рекламном отношении. Поэтому нет оснований считать, что нынешняя схема маршрутов, которой отдает предпочтение операторское сообщество, претерпит радикальные изменения.

Федор Пехтерев особо подчеркнул влияние деятельности таможенных органов на уровень грузооборота как на железных дорогах, так и в целом в транспортной сфере. Он отметил, что этот фактор имеет гораздо большее значение, чем взаимоотношения РЖД с операторскими компаниями и даже уровень их оснащенности. «Если в Китае те же контейнеры проходят таможенный досмотр на ходу, пусть и на скорости 5–10 км/ч, с помощью специального рентгеновского оборудования, которым оснащены все китайские погранпереходы, то у нас пограничники действуют по старинке, с помощью щупов, залезая в каждый вагон или кон-



СТРУКТУРА СЕБЕСТОИМОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2005 ГОДУ (%) ИСТОЧНИК: РЖД.



СВЯЗЬ ОБЪЕМОВ РОСТА ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА И ДИНАМИКИ РОСТА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК (% К ПРЕДЫДУЩЕМУ ГОДУ) ИСТОЧНИК: РЖД, 2005 ГОД.