



АНДРЕЙ ЦВЕТКОВ,
РЕДАКТОР REVIEW
«КОМПАНИИ»

НОВАЦИИ
БЕЗ ТРЕБОВАНИЯ

Без современных подходов, технологий, материалов сегодня одинаково сложно управляться с многотонными железнодорожными составами и возводить утонченные архитектурные объекты, поддерживать отечественный автопром и покорять «мировую паутину».

Различные «гаджеты» настолько плавно и прочно вошли в нашу жизнь, что перестали обращать на себя внимание. Хотя порой складывается ощущение, что они подобрались даже слишком близко!

Недавнее исследование Ericsson ConsumerLab (поставщик телекоммуникационного оборудования для операторов мобильной и фиксированной связи по всему миру) показало, что 63% россиян выходят в интернет сразу через несколько устройств, которые они используют для решения различных задач. То есть одно для общения в соцсетях, другое для прослушивания музыки, третье для совершения онлайн-покупок и так далее. В среднем в каждом домохозяйстве в России используются 3,3 устройства. Интересно, еще лет пять назад какие бы цифры получились в результате такого исследования? Единицы?

А еще было подсчитано, что по сравнению с 2013 годом время просмотра видео на смартфонах выросло на 51%. Причем во время видеопросмотра большинство пользователей параллельно решают другие задачи. Так, 79% телезрителей дополнительно используют мобильные устройства, например, для чтения почты (51%) или поиска информации о контенте (40%).

Не буду уж вдаваться в дебри упомянутого исследования, показавшего также, к примеру, что все чаще используется синхронизация устройств, которая позволяет сохранить результаты работы на одном устройстве и продолжить поиск или обработку контента на другом. И так очевидно, что мобильные технологии сегодня становятся все более доступными, делают эту сферу бизнеса менее восприимчивой к различным кризисным явлениям, даже в сложных политических условиях. ■

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРЕДЕЛ
УХОДЯЩИЙ ГОД ПРИНЕС ИГРОКАМ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НЕМАЛЫЕ ИСПЫТАНИЯ. К НЕПРЕДСКАЗУЕМОСТИ ТЕМПОВ ПАДЕНИЯ ОБЪЕМОВ, ВЫЗВАННЫХ СТАГНАЦИЕЙ В ЭКОНОМИКЕ, И ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОМУ РЕШЕНИЮ О «ЗАМОРАЖИВАНИИ» ТАРИФОВ ДЛЯ РЖД В КОНЦЕ ЛЕТА ДОБАВИЛИСЬ НОВЫЕ ПРАВИЛА ИГРЫ ДЛЯ ОПЕРАТОРОВ – ВЛАДЕЛЬЦЕВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. ПО МНЕНИЮ УЧАСТНИКОВ РЫНКА, НОВОВВЕДЕНИЯ ПОДОРВУТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. ВИКТОРИЯ ШЕВЧЕНКО

Основные игроки на рынке железнодорожных грузоперевозок в Центральном Черноземье (структура РЖД – Юго-Восточная железная дорога (ЮВЖД), ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК), АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) сегодня констатируют снижение объемов доставки грузов. Так, по данным, опубликованным на сайте ЮВЖД, за десять месяцев текущего года со станций на полигоне компании было отгружено 69,16 млн т грузов, что ниже прошлогоднего показателя на 1,9%. Аналогичная тенденция «низкой базы» отмечается в целом по РЖД: по итогам девяти месяцев объем погрузки уменьшился на 1,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (913,2 млн т). По итогам всего года в РЖД ожидают падения погрузки «в пределах 1,8%». По прогнозу президента компании Владимира Якунина, в 2015 году «падение может быть где-то в районе 1%».

«Сегодня мы переживаем период стагнации экономики и снижения объемов перевозок на всей сети железных дорог», – отмечает директор воронежского филиала ПГК Александр Герасимов. В связи с этим, полагает он, еще более актуальной для операторских компаний и перевозчика становится задача по сокращению транспортных расходов грузоотправителей в целях повышения рентабельности бизнеса и конкурентоспособности российских товаров: «Ключевой тенденцией сегодня является обо-

ротный, а не накопительный характер рыночной экономики, при которой грузоотправители заинтересованы в максимально оперативной подаче вагона, а оператор должен незамедлительно реагировать на запрос клиента во избежание снижения эффективности перевозочного процесса и задержек грузов на складах».

По оценке операторов, в 2014 году в связи с переменами конъюнктуры рынка наметилась тенденция изменения структуры регионального грузопотока, что негативно повлияло на стабильность грузоперевозок. В течение года наибольший объем грузов на экспорт, которые идут по ЮВЖД, сосредоточился в портах Новороссийск и Туапсе, которые не в силах справиться с возникшей нагрузкой и вынужденно ограничили свою пропускную способность продукции металлургических заводов России до 90 вагонов стали и 380 вагонов сыблов в сутки. При этом мощности одного Новолипецкого металлургического комбината позволяют полностью обеспечить суточную норму порта Новороссийск по выгрузке сыблов. Грузоотправители, имеющие рычаги лоббирования своих интересов, правдами и неправдами добивались «зеленого света», а остальным приходилось только советовать на задержку доставки груженых вагонов.

«Рыночная экономика должна иметь сегодня оборотный, а не накопительный характер для повышения рентабельности бизнеса, поэтому

нам нужно повышать эффективность перевозочного процесса, работать “с колес”, не держа груз на складах и “брошенных” поездах», – полагает Александр Герасимов.

Снижение объемов грузов привело к профициту подвижного состава, который, по данным РЖД, составляет на общероссийской сети 290 тыс. вагонов.

Директор воронежского филиала ФГК Александр Бавыка утверждает, что ставки маржинальной доходности работы парка понизились: «Если сравнивать, допустим, по отношению к ставкам 2012-го года, доходность работы полувагона обвалилась с 1,25-1,3 тыс. руб. за вагон в сутки до 450-500 руб. за вагон в сутки. Налицо избыточный парк на сети РЖД, и это, конечно, требует выработки определенной регуляторной модели, которая будет направлена на стабилизацию ситуации на рынке. С одной стороны – гарантированное обеспечение пользователей подвижного состава, с другой стороны – создание нормальных технологических и экономических условий работы парка».

Однако, констатируют игроки рынка, в ближайшей перспективе ожидать «нормальных условий работы парка» не приходится. В августе вступили в силу два документа, которые внесли серьезные изменения в деятельность российских железнодорожных операторов-владельцев вагонов. Речь идет о техническом ре-



ПО ОЦЕНКЕ ОПЕРАТОРОВ, В ТЕКУЩЕМ ГОДУ ПРОЯВИЛАСЬ ТЕНДЕНЦИЯ ИЗМЕНЕНИЯ СТРУКТУРЫ РЕГИОНАЛЬНОГО ГРУЗОПОТОКА

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА