

железнодорожный транспорт

Со скоростью багажа

Объем перевозок сборных грузов по железной дороге снижается вслед за спадом в экономике, но бурный рост электронной коммерции может перекрыть эти потери.

— смежники —

Игроков становится меньше

Сегмент перевозок сборных грузов — доставка сравнительно небольших партий различных товаров и коммерческих грузов — уже многие годы один из прибыльных бизнесов для железнодорожников. Пусть этот рынок в России не столь объемный, как перевозки сырьевых грузов, но представляет существенный интерес для грузовладельцев и логистических компаний в силу оптимального сочетания скорости и стоимости перевозки. Сегодня объем рынка железнодорожных перевозок сборных грузов, отправляемых как в грузобагажных вагонах в составе пассажирских поездов, так и в крытых вагонах и контейнерах в составе грузовых, в России, по различным оценкам, составляет от 70 млрд до 90 млрд руб. в год.

Общероссийская официальная статистика по сегменту грузобагажных перевозок в пассажирских поездах отсутствует. По данным АО «ФПК-Логистика» (логистическая «дочка» Федеральной пассажирской компании — главного оператора пассажирских поездов в дальнейшем следовании), емкость рынка грузобагажных перевозок составила за январь—август 275 тыс. тонн. «Рынок просел на 37%: за восемь месяцев прошлого года объем перевозок составил 436 тыс. тонн, — делится оценками заместитель генерального директора по стратегическому развитию «ФПК-Логистики» Александр Метельков. — Падение связано помимо прочего с сокращением числа активных игроков сегмента. За 2014–2015 годы число коммерческих компаний, участвующих в сегменте грузобагажных перевозок, сократилось на 27%. По объему перевезенного грузобагажа по России наша компания по итогам восьми месяцев 2015 года занимает 5% рынка с объемом перевозок свыше 13 тыс. тонн против 4% за

восемь месяцев прошлого года с объемом перевозок 15,5 тыс. тонн». Впрочем, у отдельных операторов оценка динамики рынка менее пессимистична. По словам Евгения Можая, коммерческого директора ООО «Желдорэкспедиция» (один из ключевых игроков рынка перевозки сборных грузов в багажных вагонах с долей 15%), сегмент доставки грузов с пассажирской скоростью в целом сохраняет уровень 2014 года и даже готов показать некоторый рост.

Эксперты и участники рынка отмечают, что в текущем году объемы перевозок в сегменте сохраняют стандартные сезонные колебания, но в целом количество груза снизилось. «С середины июля даже образовалась тенденция на увеличение объемов перевозок, но эти данные касаются только отгрузок из Москвы», — отмечает менеджер по железнодорожным операциям FM Logistic Сергей Друтовской.

ФГУП «Почта России» статистику по перевозкам не предоставило, однако отметили, что компания большие надежды связывает с отправлением сборных грузов по железной дороге — на сегодняшний день этот транспорт принимает 40% всех почтовых отправлений. Особенно господприятие интересуют транзитные перевозки между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона: потенциальный объем транзита специалисты «Почты России» оценивают в 150 тыс. тонн грузов ежегодно.

«В прошлом году мы совместно с РЖД запустили первый в истории современной России почтовый поезд Москва—Владивосток (до 19 вагонов), а уже в первом полугодии 2015 года организовали первые перевозки почтовых отправлений из Китая в Россию», — отмечает заместитель генерального директора «Почты России» по логистике Алексей Скатын.

Рынок перевозок сборных грузов высококонкурентный, а основными соперниками железнодорожников



Перевозчики сборных грузов стремятся по максимуму использовать возможности железнодорожных вагонов

в этом сегменте выступают автомобильные перевозчики и контейнерные операторы. Автотранспорт составляет конкуренцию на маршрутах протяженностью до 5 тыс. км, а скорость доставки грузов контейнерами растет за счет формирования ускоренных контейнерных поездов по маршрутам с наибольшим грузопотоком. К примеру, в 2011 году АО «РЖД-Логистика», «дочка» Объединенной транспортно-логистической компании по грузовой логистике, запустило сервис «РЖД-Экспресс» — услугу по перевозке сборных и мелких партий грузов. По словам заместителя руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Ильи Терешко, на текущий момент доля «РЖД-Логистики» на рынке перевозок сборных грузов пока составляет всего 1%. Однако

рост выручки от предоставления услуги в 2015 году по сравнению с прошлым годом составил 409%, и к 2020 году компания планирует занять десятую долю рынка.

В то же время для большинства северных регионов (к примеру, для Ямало-Ненецкого автономного округа и Республики Коми) перевозка багажными вагонами в пассажирских поездах является чуть ли не единственным способом недорогой доставки товаров народного потребления, так как автомобильных дорог нет или проезд по ним затруднен, а стоимость авиадоставки слишком высока.

Ставка на интернет

«Желдорэкспедиция» среди текущих трендов в сегменте называет рост потребности в быстрой доставке и ее относительную дороговизну. Поэтому сейчас компания развивает услугу срочной доставки грузов (ежегодный объем рынка экспресс-доставок на сегодняшний день оценивается в 2 млн тонн) по наиболее востребованным направлениям.

«Так, груз до Новосибирска находится в пути не более двух суток и на третьи готов к выдаче получателю, что сопоставимо со скоростью авиадоставки», — отчитывается коммерческий директор компании Евгений Можая.

При организации доставки грузов «до двери» бывшие конкуренты становятся партнерами, а стоимость перевалки при мультимодальных перевозках невелика и существенного влияния на бизнес не оказывает. По оценке ведущего специалиста по железнодорожным перевозкам компании DPD в России Дмитрия Лейкина, удорожание при перевалке составляет порядка 5%, что незначительно влияет на общую цену услуги.

По мнению Ильи Терешко из ИПЕМ, для железной дороги ситуация будет меняться в лучшую сторону. И сами железнодорожники готовы к новым объемам работы — в текущем году Центр фирменного транспортного обслуживания РЖД запустил проект по созданию центров маркетинга и продвижения услуг, вы-

полняющих функции «одного окна» при продаже транспортно-логистических услуг всех «дочек» РЖД.

Серьезное подспорье для сегмента перевозок сборных грузов — рост электронной коммерции: по оценкам Ассоциации компаний интернет-торговли, в 2014 году рынок e-commerce в России вырос до 713 млрд руб., а исследование рынка за первые шесть месяцев текущего позволяет рассчитывать на 25-процентное увеличение продаж в годовом исчислении. «Россия никуда не уйдет от общемировых трендов в ритейле: электронная коммерция будет все больше забирать долю рынка у традиционного ритейла в самых разных отраслях. А значит, перевозки сборных грузов будут расти», — резюмировал заместитель генерального директора, управляющий партнер практики «Промышленность» консалтинговой группы «НЭО Центр» Дмитрий Коляков.

В ООО «Первая экспедиционная компания» (один из крупнейших автотранспортных перевозчиков сборных грузов) отмечают, что развитие электронной торговли приводит к росту общего объема перевозок, но при этом снижается средний вес грузовой отправки. «Этот тренд связан с повышением спроса на покупки в онлайн-магазинах, к тому же в регионах РФ количество интернет-пользователей активно растет», — говорит руководитель транспортной службы компании Игорь Алексашов. — Поэтому доставка грузов небольшими партиями из онлайн-магазинов набирает все большую популярность. Перевозки сборных грузов в обозримом будущем могут продолжить рост именно за счет интернет-торговли — у этого рынка огромный потенциал». В пример он приводит активное развитие на российском рынке в 2015 году китайских интернет-площадок, в частности AliExpress.

Благодаря этим надеждам в целом эксперты и участники рынка прогнозируют к 2020 году рост объема рынка перевозок сборных грузов железнодорожным транспортом до 100–120 млрд руб. в год. То есть на 30–40% к нынешнему уровню.

Константин Мозговой



От двери до двери

Для ваших грузов путь из Азии в Европу через Россию намного короче, чем по морю. Холдинг «РЖД», лидер транспортно-логистического бизнеса на «Пространстве 1520»*, предлагает самые современные услуги, включая 3PL** и 4PL***.

Доставка грузов через весь континент так же просто, как если бы вы жили по соседству.

* «Пространство 1520» - совокупность государств с железнодорожной сетью с шириной колеи 1520 мм. Включает в себя страны бывшего СССР, а также Финляндию и Монголию. Наиболее интегрированный железнодорожный комплекс в мире с протяженностью железнодорожных линий более 150 тыс. км.

** 3PL (от англ. Third Party Logistics – трехсторонняя логистика) – предоставление комплекса логистических услуг от доставки и адресного хранения до управления заказами и отслеживания движения товаров.

*** 4PL (от англ. Fourth Party Logistics – четырехсторонняя логистика) – интеграция всех компаний, вовлеченных в цепь поставки грузов с решением задач планирования, управления и контроля всех логистических процессов компании-клиента с учетом долгосрочных стратегических целей.

www.rzd.ru



Уходят без указа

— геополитика —

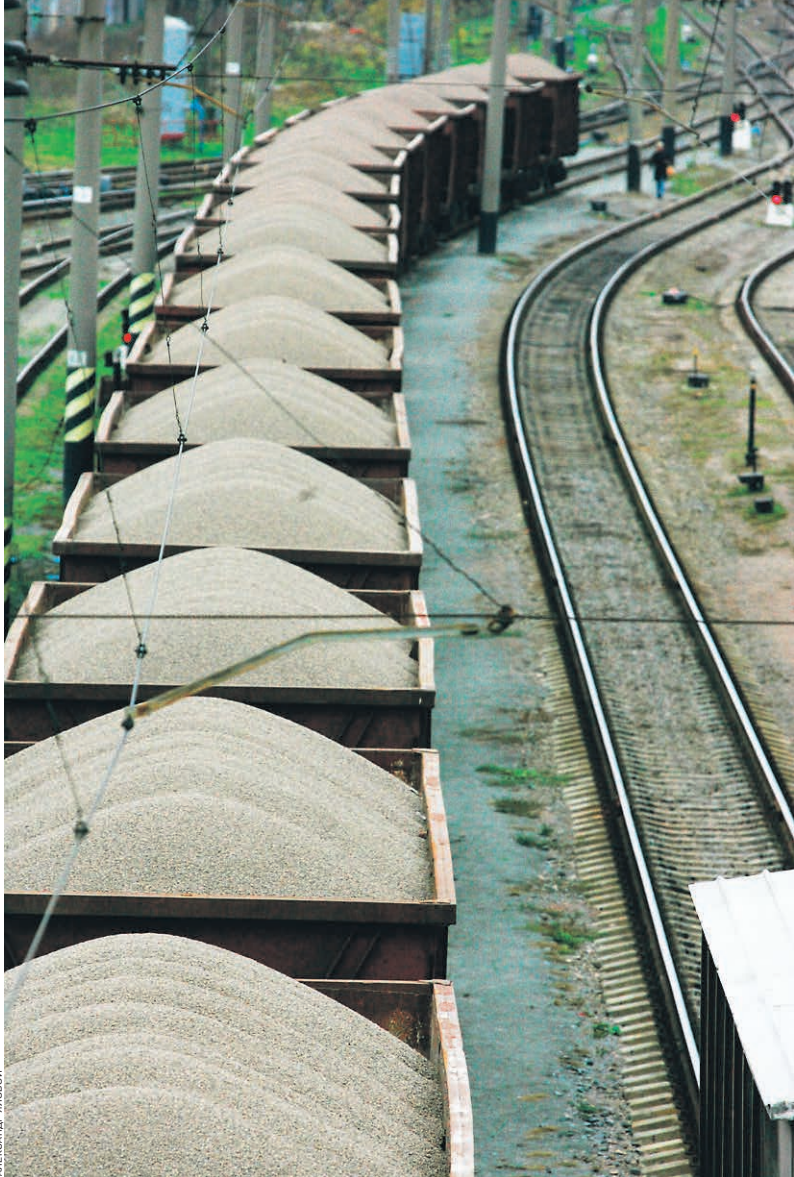
«Последняя информация, которой располагаю, — по транзиту угля за первый квартал. По данным за первый квартал 2015 года, транзит угля через Украину составил 1,56 млн тонн, в том числе доля России — 98,5%. Из данного объема доля перевозок на порты — 71,5%».

Данные РЖД по снижению железнодорожной погрузки в адрес украинских портов подтверждает служба эксплуатации ГП «Администрация морских портов Украины». За восемь месяцев 2015 года в порты Украины перевезено почти 7 млн тонн грузов из России, что на 30% меньше, чем за аналогичный период 2014 года. Эксперт украинского аналитического центра «ЦТС-Консалтинг» Андрей Исаев отмечает, что объем транзитных железнодорожных перевозок грузов из России в порты Украины в текущем году непрерывно падает. Если в январе было перевезено около 1,5 млн тонн грузов, то в августе всего до 430 тыс. тонн.

Падение транзитной перевалки произошло в основном за счет снижения транзита нефти и нефтепродуктов, чугуна и серы. Существенное падение объемов перевозок отмечают и производители экспортного сырья, прежде всего производители удобрений. Так, в ОАО «Минудобрения» зафиксировали снижение перевозок по Украине на 21%, ПАО «Уралкалий» — в два раза.

В 2014 году основную долю (75%) перевалки обеспечивали пять видов грузов: руда, зерновые, черные металлы, уголь и контейнеры, говорят аналитики «ЦТС-Консалтинг». Основной номенклатурой грузов, перевозимых через порты Украины в текущем году, были уголь (37%), руда (22%), нефть (17%), черные металлы (11%) и удобрения (11%). За восемь месяцев текущего года снизились погрузка нефти в 2,4 раза, удобрений на 29,5%, черных металлов в 1,6 раза, руды на 31,2%, угля на 3,1%.

Начальник коммерческого управления универсальных перевозок «Нефетранссервиса» Дмитрий Мальцев говорит о том, что поставки угля уже в основном переориентированы из украинских портов в российские. «Раньше мы вывозили уголь в основном на Мариупольский порт. Сейчас мы туда уголь не возим, наши объемы распределились в российские порты. Основной объем угля мы по-



Попавшие под украинские санкции российские вагоны увезут с собой и грузы, и доходы украинских транспортников

везли в сторону дальневосточных, северо-западных и северокавказских портов России», — рассказал он. «Б».

Говоря о тех портах Украины, в которых наблюдается наибольшее снижение грузопотока со стороны России, аналитик «ЦТС-Консалтинга» Андрей Исаев также выделяет Мариупольский порт. «Объем перевалки транзитных грузов из России в украинские морские порты снизился примерно одинаково, за исключением Мариупольского морского порта, который пострадал больше всего: транзит упал практически на 100%», — отмечает аналитик.

В ФГК, в свою очередь, указывают, что перевалка грузов выросла в отечественных портах, прежде всего на юге России. Всего за восемь месяцев погрузка грузов на экспорт через порты Азово-Черноморского бассейна возросла на 10,7%. Экспорт угля увеличился на 5,9%, нефтегрузов — на 12,7%, черных металлов — на 30,2%, руды — на 7%, делится статистикой в ФГК.

Глава Минтранса уже пообещал, что ответ на санкции против российских железнодорожных операторов может быть симметричным. Однако контрмеры могут оказаться бессмысленными: «Укрализныця» и морские порты Украины и без этого уже потеряли существенную часть доходов.

Алла Галазова