

→ **СКИДКИ И ОПТИМИЗАЦИЯ** Железнодорожные операторы также отмечают проблемы: общий спад экономики и грузовой базы на ж/д сети привели к сокращению грузоперевозок ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) на полигоне СвЖД. Оператор ощутил сокращение потока грузов со стороны нефтяных и строительных компаний, однако насколько снизились показатели, компания не сообщает. Чтобы удерживать свердловских грузоотправителей, компания запустила работу по внедрению новых технологий и повышению эффективности работы подвижного состава. В 2015 году компания сократила оборот вагонов с 7,7 до 6 суток, в два раза уменьшила число непроизводительных рейсов. Для повышения показателей оператор на 10% снизил средний простой под грузовыми операциями крытых вагонов и полувагонов. Пока что улучшить результаты удалось по сервисным контрактам с металлургическими компаниями: объемы перевозки продукции Новолипецкого металлургического комбината, предприятий «Русала» и «Евраз» выросли в два раза.

ОАО «Федеральная грузовая компания» намерена воспользоваться предложениями РЖД для грузоотправителей. «Речь идет об инициативе монополии по расширению тарифного коридора (права монополии изменять установленный ФАС тариф на определенный тип грузов в пределах от минус 12,8% до плюс 13,4%. — ВГ) и предоставлению скидок до 25%. Также принимаются меры по повышению оперативности рассмотрения заявок и расширение перевозок продуктового сегмента», — перечислили принимаемые меры в пресс-службе.

УВЕСТИ КЛИЕНТА Свердловская железная дорога продолжает работу по привлечению грузов, которые до этого доставлялись по автомагистралям. В течение 2015 года филиал РЖД расширял свой

парк, закупая подвижной состав повышенного веса и длины, всего было сформировано и отправлено более 4 тыс. тяжеловесных поездов. В результате, поясняют в пресс-службе СвЖД, в 2015 году Свердловская железная дорога дополнительно привлекла 2,7 млн тонн грузов, ранее перевозимых только по автодорогам. Кроме того, компания ведет работу по привлечению новых грузоотправителей из металлургической отрасли. В конце января СвЖД организовала пробную доставку поездом трубной заготовки и трубопроката Первоуральского новотрубного завода (входит в группу Челябинского трубопрокатного завода) из Первоуральска в Челябинск. Предприятие по данному маршруту ежемесячно перевозит до 35 тыс. тонн продукции, из них лишь 10 тыс. тонн железнодорожным транспортом, а 25 тыс. тонн большегрузами. Для транспортировки такого объема по автодорогам нужно совершить 1,2 тыс. рейсов, для транспортировки по железной дороге требуется девять поездов. «Для перехода с автомобильного транспорта на железнодорожный для ЧТПЗ важны гарантированные сроки доставки менее 15 часов и конкурентный в сравнении с автотранспортом тариф», — сообщили в компании. До начала марта между Первоуральском и Челябинском планируется совершить еще одну поездку, по результатам которой ЧТПЗ примет окончательное решение о целесообразности переключения всего объема грузов на железнодорожный транспорт.

ДОРОЖНЫЙ ТАРИФ Рыночная стоимость грузоперевозок сейчас также является полем для конкуренции автомобильных и железнодорожных перевозчиков. По данным грузовых компаний, транспортировка из Екатеринбурга в Москву груза 100 кг объемом 1 куб.м с автомобильными дорогами оценивается в сумму от 1,3 тыс. до 2 тыс. рублей, ж/д линией



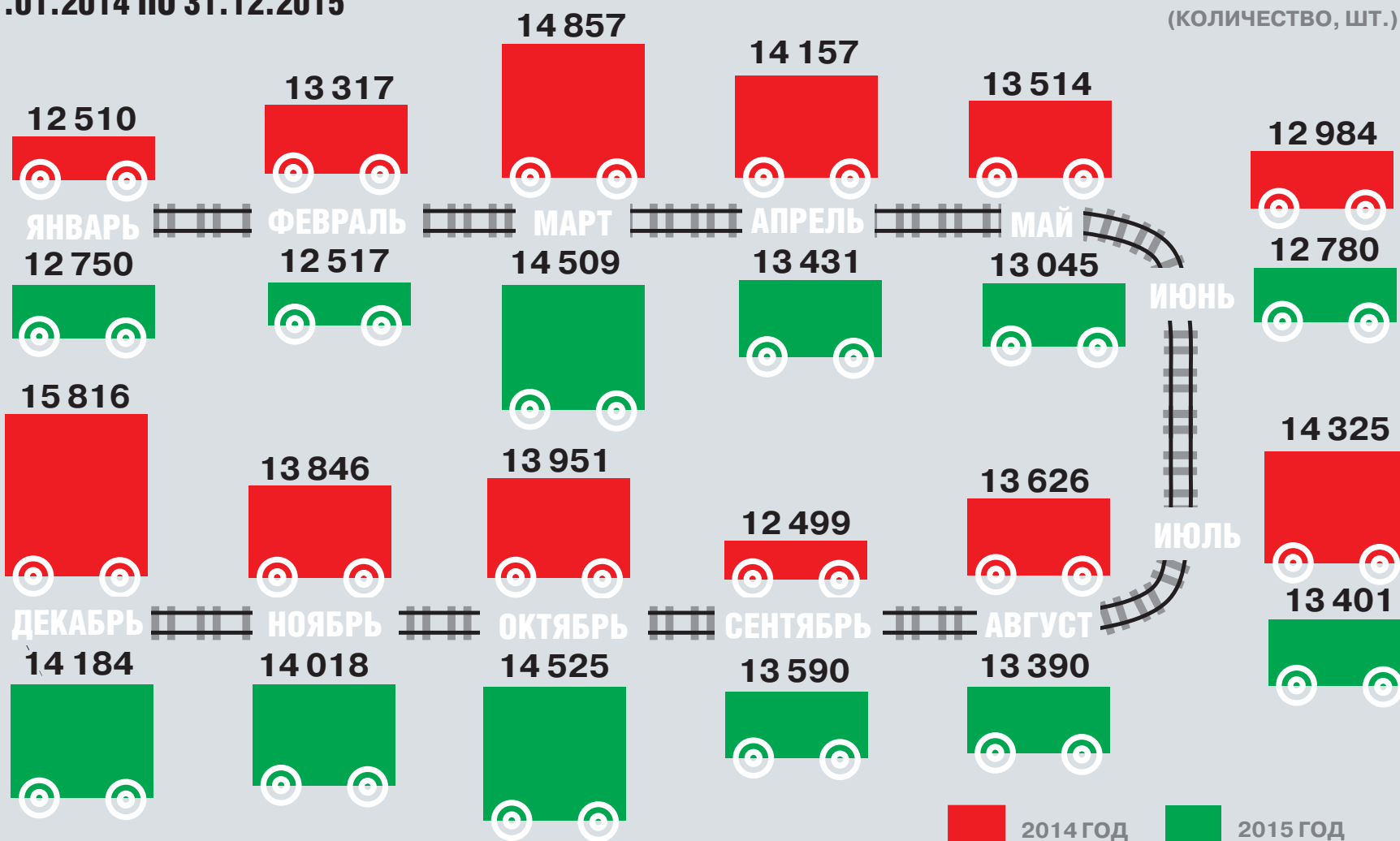
ПОРЯДКА 10 ТЫС. ТОНН ПРОДУКЦИИ С ПНТЗ ОТПРАВЛЯЕТСЯ ПО Ж/Д ЛИНИИ

— от 900 до 3 тыс. рублей. Транспортировка груза из Екатеринбурга в Челябинск на автотранспорте обходится грузоотправителям в сумму от 620 до 1,5 тыс. рублей, железной дорогой — 900 до 1,3 тыс. рублей. Доставка груза весом 1 т и объемом 10 куб.м автотранспортом из Екатеринбурга в Москву будет стоить от 7,4 тыс. рублей до 30 тыс. рублей, железной дорогой — 8–14 тыс. рублей. Аналогичный груз из Екатеринбурга в Челябинск на грузовике можно будет пере-

везти за сумму от 3,2 тыс. рублей до 20 тыс. рублей, по железной дороге — за 8–14 тыс. рублей. Хотя тарифы зачастую сопоставимы, массового оттока грузоотправителей с автотрасс на железную дорогу не следует ожидать, уверен эксперт ИПЕМ Дмитрий Черненко. «Это связано с тем, что основным преимуществом автотранспорта остается возможность перевозок от двери до двери и мелкие партии грузов», — подчеркнул он. ■

ДИНАМИКА ПОГРУЗКИ ПО ВСЕМ ТИПАМ ПЕРЕВОЗКИ ДЛЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖД С 01.01.2014 ПО 31.12.2015

ТИП ПОДВИЖНОГО СОСТАВА — КОНТЕЙНЕРЫ
(КОЛИЧЕСТВО, ШТ.)



ИСТОЧНИК: НП ОЖДПС (WWW.NPOGDPS.COM)