

ЛОГИСТИКА

Развод по-логистически

Автомобильный и железнодорожный транспорт, которые должны дополнять друг друга на малых и больших расстояниях, сегодня вступили в непримиримую конкурентную борьбу за клиентов.

— теория и практика —

Угроза ухода части грузовой базы ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) на автомобильный транспорт стала очевидной для ее руководства и правительства уже несколько лет назад. Череда экономических потрясений, приводивших к снижению деловой активности и стагнации промышленности в России, на фоне «антикризисных» мер по сдерживанию уровня железнодорожных тарифов, с одной стороны, и бюджетных инвестиций в строительство автодорожной инфраструктуры, с другой, сделали этот вопрос актуальным на много лет вперед.

В «Долгосрочной программе развития ОАО РЖД до 2025 года», с проектом которой удалось ознакомиться «Б», проблеме конкуренции с другими видами транспорта уделено первостепенное внимание. При этом необходимость борьбы за привлечение грузов именно с автомобильного транспорта обусловлена объективной неспособностью конкурировать с другой государственной транспортной монополией — «Транснефтью». Государственный приоритет на расширение трубопроводной сети ведет к постепенной потере главного источника грузовых доходов ОАО РЖД — нефти и нефтепродуктов. По прогнозам специалистов компании, к 2020 году ежегодные потери этих массовых и высокодоходных грузов могут составить примерно 15 млн тонн.

Основное поле битвы между железной дорогой и автотранспортом — это наиболее высокодоходные сборные и тарно-штучные грузы, широкий ассортимент товаров народного потребления, легковые автомобили, продукты питания и скоропортящиеся грузы и, что особенно обидно для железной дороги, крупнотоннажные контейнеры. В последнее время ситуация приняла поистине угрожающие масштабы для ОАО РЖД: автотранспорт забирает традиционные железнодорожные грузы, такие как нефтепродукты, зерно, щебень, песок, цемент, химические и минеральные удобрения, тяжеловесное оборудование и даже металлургическая продукция высоких переделов, что подтвердил «Б» гендиректор УК «Мечел-Транс» Алексей Лебедев. По его словам, на собственный автотранспорт у группы «Мечел» приходится уже около 1,5% от годового объема перевозок, он используется в случае сложностей с предоставлением железнодорожного подвижного состава». Часть готовой продукции Челябинского металлургического завода уходит машинами на сбытовые склады в европейской части России, обратная загрузка в направлении Урала обеспечивается коммерческими грузами.

Трудности с вагонами могут заставить искать обходные пути даже тех грузовладельцев, которые сегодня не имеют альтернативы железной дороге. Дефицит универсальных полувагонов, которых еще совсем недавно было в избытке, уже приводит к невывозу всего произведенного объема технической соли, сообщил «Б» исполнительный директор ассоциации «Руспродсоюз» Дмитрий Востриков. «По данным наших участников, если ситуация с полувагонами не изменится, до конца года существуют риски срыва поставок около 650 тыс. тонн технической соли, что составляет около 15% рынка», — отмечает он. По словам эксперта, за последние два года соледобытчики России провели серьезную реконструкцию мощностей и готовы не только полностью насытить отечественный рынок, но и активизировать экспорт. «Однако из-за отсутствия полувагонов и невозможности вывозить соль с месторождений в ЮФО, УФО и СФО на рынке растет доля поставщиков из Белоруссии, не имеющих проблем с доставкой соли, притом что в ряде регионов создается дефицит этого продукта», — сетует господин Востриков.

Борьба вслепую

Исследование вопроса конкуренции между разными видами сухопутного транспорта затрудняется тем, что, в отличие от железнодорожной отрасли, в сегменте автомобильных грузовых перевозок не ведется полноценная статистика и даже общие цифры по объемам грузоперевозок, выдаваемые Росстатом, вызывают сомнения у большинства участников



В погоне за доходными грузами железная дорога пока не может обогнать автотранспорт

рынка и отраслевых аналитиков. «Экспертно можно сказать, что автотранспорт отобрал какие-то грузы у железнодорожного и что-то отдал по другим номенклатурам, но такого статистического учета нет», — говорит заведующий управлением перевозок грузов автомобильным транспортом Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ) Иван Батищев.

По его мнению, масштабы этой миграции участники рынка склонны преувеличивать, но в целом он подтверждает: конкуренция между этими видами транспорта, по крайней мере в европейской части России, где создана разветвленная сеть железнодорожных и автомобильных магистралей, существовала всегда, а тренд на увеличение грузооборота автотранспорта и сокращение железнодорожной погрузки по целому ряду номенклатур наблюдается уже несколько лет. «Растущий в последние годы парк автотранспортных средств также позволяет увеличить грузооборот. При этом сейчас почти половина грузового автопарка практически не используется, поэтому у автотранспортной отрасли есть значительный провозной потенциал», — отмечает аналитик НИИАТ.

Инфраструктурный гамбит

Серьезным препятствием для перевода грузов на железную дорогу все участники рынка считают отсутствие у ОАО РЖД эффективного сервиса доставки на «первой и последней миле». Из-за необходимости перевалки груза и простоев вагонов в ожидании формирования составов на станциях железнодорожный транспорт априори проигрывает автомобильному по скорости доставки. «На расстоянии 300 км доставка автотранспортом занимает четыре-пять часов, а по железной дороге — три-пять дней, да еще и дороже! — привел пример Евгений Ляшенко, гендиректор продовольственной группы ЭФКО. — Кроме того, постепенно за счет большей гибкости, скорости и стоимости доставки автотранспорт начинает выигрывать у железнодорожного транспорта и на расстоянии более 1 тыс. км».

Решением проблемы «последней мили» в холдинге РЖД занимаются дочерние предприятия монополии — логистические компании «РЖД Логистика» и GEFCO. Над созданием полного комплекса услуг по транспортировке груза «от двери до двери» думают и крупнейшие частные операторы железнодорожных вагонов. Как рассказал «Б» начальник департамента логистики и планирования Первой грузовой компании Андрей Рыженков, в компании предлагают клиентам услугу сквозной промышленной логистики, беря на себя всю транспортную работу предприятия, включая внутризаводскую логистику и доставку грузов до распределенных сбытовых складов.

Выбирать автотранспорт клиентов нередко вынуждают и инфраструктурные проблемы на железной дороге. Сразу несколько крупных участников рынка сообщили «Б», что столкнулись с принципиальной невозможностью отправлять грузы по железной дороге из-за закрытия грузовых дворов в центре Москвы. «В конце августа мы вынуждены были заменить железнодорожные перевозки контейнеров по маршруту Чехов—Новосибирск на автомобильные из-за закрытия контейнерной станции Павелецкая. Сейчас

станция работает в штатном режиме и перевозки возобновлены», — рассказал директор департамента развития и поддержки логистики компании «Эльдорадо» Алексей Сапон.

Но некоторые столичные грузоотправители все же были вынуждены прекратить железнодорожные отгрузки, причем на гораздо более длинных маршрутах: оптимизация погрузочных фронтов на московских железнодорожных узлах привела к закрытию ряда направлений доставки, в частности на Якутск, сообщил «Б» руководитель департамента операционной логистики «М.Видео» Алексей Соколов.

Увеличение государственных инвестиций в автодорожную инфраструктуру все больше будет поддерживать автомобильные перевозки, прежде всего это касается товаров народного потребления и стройматериалов, которые доставляются непосредственно в торговые точки по всей территории России. По мнению гендиректора логистической компании NAWINIA RUS Marata Зайнетдинова, увеличение протяженности и разветвленности автодорог высоких категорий, строительство мостов, эстакад, бесветерофорных развязок в напряженных узловых местах автодорожной сети — все это будет только увеличивать скорость доставки грузовиками, автоматически будут расти и максимальные плечи перевозок. По его словам, сейчас стандартные маршруты доставки грузов из Москвы, например, в торговые сети включают в себя областные города от Калининграда до Красноярска, а автоперевозки из портов Владивостока и Забайкальска в центральную часть России и обратно тоже стали регулярным сервисом.

Однако далеко не все автоперевозчики удовлетворены скоростью строительства новых дорог. «Развитие дорожной сети минимально», — считает Даниил Кудрявцев, руководитель направления развития логистики транспортной компании ПЭК. — За последние 15–20 лет значительная реконструкция затронула только трассу М4 «Дон» и участки Чита—Благовещенск, были построены обходы некоторых крупных городов и локальные развязки. То есть существенного расширения дорожной сети или ее качественного изменения не произошло». В связи с этим, по его мнению, у ОАО РЖД все-таки есть шанс вернуть часть высокодоходных несырьевых грузов на расстоянии свыше 4 тыс. км, но только в том случае, если увеличится качество сервиса, ускорится переработка грузов на станциях и снизятся неэффективные простои поездов.

Электронное оружие

Участники рынка отмечают, что автоперевозчики быстрее улавливают новые тенденции и уже подстроились под потребности клиентов «электронного века». Директор департамента логистики и закупок торговой компании «Мегаполис» Максим Колчин полагает, что рост перевозок товаров массового потребления автотранспортом в ущерб железной дороге, особенно заметный в нынешнем году, во многом объясняется бурным развитием технологии управления парком и маршрутизации российских автомобильных перевозчиков. «Это позволяет эффективнее и быстрее обрабатывать информацию, сокращать порожний пробег и снижать логистические затраты клиентов», — полагает он.

Отставание в развитии информационных технологий на железной дороге не позволит ОАО РЖД обойти бурно растущих перевозчиков высокодоходных сборных грузов, хо-

тя еще совсем недавно огромное количество клиентов активно использовали малотоннажные контейнеры и грузобагажные вагоны. «Эффективное использование информационных технологий на автотранспорте, в отличие от железнодорожных перевозок, позволяет активно сокращать затраты перевозчиков на поиск клиентов, подбирать оптимальные транспортные средства под заказы, сокращать простои и холостые перемещения грузовиков», — предупреждает железнодорожников директор по взаимодействию с отраслевыми организациями «Деловые линии» Александр Лашкевич.

В ОАО РЖД это понимают и уже давно усиленно работают над информатизацией и автоматизацией всех важных процессов. Впервые в нынешнем году заработала электронная торговая площадка «Грузовые перевозки», которая существенно упрощает доступ клиентов к услугам железнодорожных перевозок, осуществляет расчет стоимости и заключение договора. Однако большинство потенциальных клиентов еще не успели воспользоваться этим сервисом, и говорить о том, что его появление существенно исправило положение в перераспределении клиентов между видами транспорта, преждевременно.

Капризный скоропорт

Особенно печальна для железной дороги потеря перевозок продовольствия и скоропортящихся грузов, и все говорит о том, что без административной поддержки в ближайшие годы шансов их вернуть нет. Железнодорожные рефрижераторные перевозки сегодня переживают последствия «демографической катастрофы»: производство рефрижераторных поездов в СССР в 1990-е годы, что сегодня привело практическому износу этого вида подвижного состава. А производство рефконтейнеров в России до сих пор не налажено, равно как и технологии их перевозки по железной дороге (самое современное изобретение отечественных железнодорожников — перевозка рефконтейнеров сцепами из нескольких платформ, на одной из которых располагается дизель-генератор для электроснабжения встроенных холодильных установок).

Тем не менее железнодорожники делают все возможное, чтобы сохранить хотя бы те объемы перевозок скоропортящихся продуктов, для которых изотермических и рефрижераторных вагонов еще хватает. В компании «Рефсервис» (входит в холдинг РЖД) отмечают, что в плотном взаимодействии с монополией разрабатывают сервисы по доставке рыбы и других продуктов питания ускоренными поездами и увеличивают частоту их курсирования, что позволяет сохранить и даже нарастить объемы железнодорожных перевозок скоропорта. По словам гендиректора компании Олега Богомолова, на руку железнодорожникам рост стоимости автомобильных рефрижераторов, в том числе за счет утилизационного сбора, обязательно контроля технического состояния и проч. «Чтобы обеспечить маржинальность, рефрижераторные грузовики теперь должны пробегать в год 150 тыс. км. Это более 400 км ежедневно», — подсчитал он.

Некоторым крупным производителям продовольствия, например мясоперерабатывающей группе «Черкизово», не стыдно признаваться в том, что железнодорожные перевозки компания совсем не использует. Же-

лезнодорожный транспорт не заинтересовал группу даже с учетом экспансии бизнеса группы за Урал и далее в восточном направлении. В компании тоже считают, что повысить конкурентоспособность железной дороги может только усиление регулирующего давления на отрасль автомобильных перевозок, что приведет к консолидации и укрупнению рынка грузовых автоперевозчиков.

В ожидании госрегулирования

Впрочем, сами автомобильные перевозчики предлагают государству не вмешиваться в рыночные процессы в транспортной отрасли. Тон в конкуренции между видами транспорта должны определять грузоотправители и грузополучатели, считает гендиректор перевозчика «Лартранс» Александр Ларионов. «Чем им выгоднее везти, тем они и везут. А если государство будет насильно всех загонять на железную дорогу, ничего хорошего в этом не будет. Да это и невозможно в условиях рыночной экономики», — убежден он.

Отраслевые аналитики предупреждают, что простым снижением железнодорожных тарифов на перевозку конкурентных номенклатур грузов на небольшие расстояния конкурентоспособность железной дороги тоже не поднять. Президент Центра экономической инфраструктуры Владимир Косой считает, что на абсолютном большинстве маршрутов конкуренция между разными видами транспорта объективно присутствует, поэтому можно думать не о снижении, а о дерегулировании тарифов. «Если рынок диктует возможность поддерживать тариф на каком-то рыночном уровне, а в это время государство давит инфраструктурную плату вниз, то пенки в этой ситуации снимают посредники. То есть снижение инфраструктурной платы не влияет напрямую на транспортные издержки грузоотправителя», — отмечает эксперт.

Генеральный директор лизинговой компании ПАО «Трансфин-М» Дмитрий Зотов тоже считает, что в конкуренции между железной дорогой и автомобильным транспортом ОАО РЖД не следует демпинговать, сильно сокращая цену на коротких маршрутах, потому что это не позволит сделать такие перевозки прибыльными. «Правильнее было бы вводить субсидии для железнодорожных отправок на тех маршрутах, где автомагистраль перегружена или, наоборот, вводить на них более высокий тариф в системе «Платон», — полагает он.

Партнер консалтинговой фирмы PwC в России, руководитель практики по предоставлению услуг предприятиям сектора транспорта и логистики Дмитрий Ковалев считает, что «развитие конкуренции между этими видами транспорта будет во благо экономики и страны». В то же время он констатирует, что автотранспорт зачастую использует «запрещенные приемы» в борьбе за клиента. «На железнодорожной сети тариф за перевозку инфлируется, чтобы покрыть расходы перевозчика. На автомобильном же транспорте есть возможность оптимизировать затраты не вполне добросовестными методами: часть автомобильных перевозчиков не всегда соблюдают весовые нормы, не всегда платят тариф «Платон», их техника не всегда удовлетворительного качества», — говорит эксперт. — Если государство расширит регулирование автоперевозок, то их дальность может сократиться, поскольку у этих участников авторынка увеличатся затраты на базу». А пока в «таких городах, как Комсомольск-на-Амуре, Хабаровск и Владивосток, все чаще можно увидеть грузовики с номерами Новосибирской, Омской области, регионов Урала и даже Дагестана», свидетельствует он.

Тем не менее дальнейший ход конкурентной борьбы между автотранспортом и железной дорогой неизбежно будет определяться моделью госрегулирования транспортного рынка, считает директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов. «Жесткое регулирование автотранспорта по европейской модели позволит сохранить сегодняшние пропорции грузоперевозок. Китайский вариант, когда железная дорога регулируется, а автотранспорт никто не контролирует, приведет к дальнейшему снижению железнодорожной погрузки. Это сейчас не самый острый вопрос повестки дня, но обсуждать его уже нужно», — считает эксперт. Такая возможность участникам рынка скоро представится: в самом конце октября на конференции «Рынок транспортных услуг» одна из главных дискуссий с участием высокопоставленных транспортных чиновников и руководства ОАО РЖД будет посвящена поиску оптимального взаимодействия между автотранспортными и железнодорожными компаниями.

Алексей Екимовский,
Николай Логинов



20 лет!

Группа компаний «ШТРИХ-М» свыше 20 лет является одним из ведущих в России разработчиков и производителей инновационного оборудования для транспорта. Продукции компании «ШТРИХ-М» доверяют многие автопроизводители, устанавливая тахограф «ШТРИХ-Taxo RUS», призванный повысить безопасность на дорогах нашей страны.

Компания производит также оборудование для автоматизации пассажирского транспорта:

- Бортовые компьютеры с приёмником ГЛОНАСС
- Датчики подсчета вошедших и вышедших пассажиров
- Терминалы оплаты проезда с помощью бесконтактных банковских, транспортных карт, а также мобильных телефонов
- Датчики уровня топлива
- USB-зарядные устройства для транспорта

8 (800) 707-52-72

auto.shtrih-m.ru

