

ЛОГИСТИКА

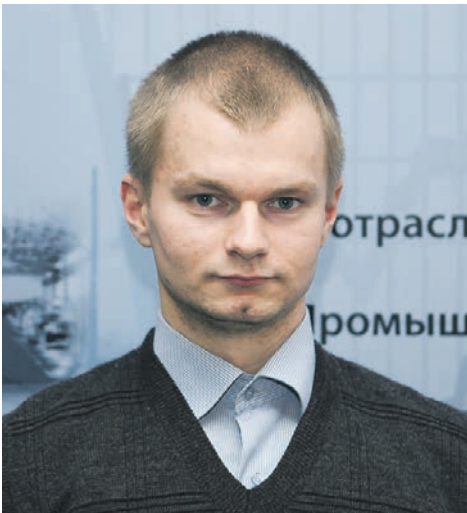
«Тенденцию переключения грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный трудно переломить»

— экспертное мнение —

АЛЕКСАНДР СЛОБОДЯНИК, руководитель отдела исследований грузовых перевозок департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий.

Тенденция переключения грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный наблюдается уже довольно давно. Но если раньше с железнодорожного транспорта уходили в основном мелкие грузоотправители, осуществляющие перевозку максимум повагонными отправками, или владельцы высокомаржинальных грузов со средними расстояниями доставки, то в последние годы тенденция переключения усилилась, и автотранспортом уже перевозят достаточно большие партии грузов совершенно разной номенклатуры: от угля до металлов. При этом автотранспортом сейчас возят грузы на расстояния, превышающие 3 тыс. км.

В первую очередь с железнодорожного транспорта начали мигрировать скоропортящиеся грузы, зерно и продукты перемол, различная техника, в том числе автомобили, и прочие несырьевые товары. Например, коэффициент перевозимости мороже-



ной рыбы железнодорожным транспортом с 2010 года сократился с 0,21 до 0,12. Сейчас на многих маршрутах для перевозки рыбы используют грузовые автомобили. Из Мурманска в Москву и область на протяжении уже многих лет морские биоресурсы перевозят автотранспортом, что связано с сезонностью и небольшими объемами отправок. Наиболее показательным с точки зрения

переключения скоропортящихся грузов является анализ изменения объемов перевозок железнодорожным транспортом пива: поставщики начали использовать автомобильный транспорт не только при перевозке его на расстояние до 1 тыс. км, но и на 2 тыс. км, и на 3 тыс. км.

Значительные объемы зерна и продуктов перемол также ежегодно переходят на автотранспорт. В первую очередь это связано с тем, что основными регионами производства зерна являются Краснодарский и Ставропольский края, откуда зерно преимущественно перевозят в порты Азово-Черноморского бассейна для поставок на экспорт. Расстояние небольшое, и потому грузоотправители активно используют грузовые автомобили. Кроме того, жесткого контроля за автоперевозками (особенно внутри регионов) нет, в связи с чем машины эксплуатируются с перегрузом. Известны случаи, когда грузовики перевозили вдвое больше допустимого.

В других регионах России у многих грузоотправителей зерна просто нет альтернативы железнодорожному транспорту при перевозке на некоторых маршрутах (например, из центральной части России на экспорт), а если возможность использовать

другой вид транспорта была, то она уже давно реализована. В связи с этим грузоотправители вынуждены мириться с отсутствием координации перевозочного процесса на железнодорожном транспорте, что особенно заметно сейчас, когда вагонов для перевозки зерна недостаточно для покрытия пикового спроса. К тому же наблюдается дефицит маневровых локомотивов, а склады и элеваторы уже почти целиком заполнены.

К сожалению, такие случаи встречаются не только при перевозке зерна. Многие металлургии тоже используют автотранспорт для транспортировки своей продукции. При этом известны примеры, когда металлургические заводы проектируются без подключения к железной дороге. С 2010 по 2016 год объем производства черных металлов в стране вырос на 7,2%, до 191,9 млн тонн, а железнодорожная погрузка по этой номенклатуре за тот же период сократилась на 2,5%.

Кроме того, в последние годы для перевозки угля активно закупаются китайские грузовики. Десять лет назад даже не предполагалось, что значительные объемы угля будут перевозиться автомобилями.

Так с чем связано переключение грузов с железнодорожного транспорта на автомо-

бильный? Для грузоотправителя при выборе вида транспорта важными являются два фактора: стоимость перевозки и срок доставки. При этом в ряде случаев грузоотправителю нужно не максимально быстро перевести груз, а доставить его точно в срок. На автотранспорте практикуется доставка груза клиенту по графику, и отклонение от него возможно не более чем на три часа. Железнодорожный же транспорт предлагает услугу перевозки грузов по расписанию, преимущественно для массовых грузов маршрутными отправлениями. Кроме того, перевозка ряда грузов обходится дороже, чем автотранспортом. Например, при доставке продуктов питания железнодорожный транспорт выгоднее автомобильного только на расстояниях, превышающих 4 тыс. км.

Тренд переключения грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный трудно переломить. При этом переключаться будет практически вся номенклатура грузов, перевозимых по железной дороге. Ограничивающими факторами при этом будут состояние и пропускная способность автодорожной сети, размер парка грузовых автомобилей, а также стоимость автомобильной перевозки.

«Рынок готов пользоваться железнодорожными сервисами»

— от первого лица —

Компания АО «РЖД Логистика» создана ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) специально для развития логистического направления бизнеса холдинга. На вопросы „Ъ“ о том, как выиграть конкурентную борьбу за высокодоходные грузы, ответил генеральный директор АО «РЖД Логистика» Вячеслав Валентик.

— Как вы охарактеризуете конкуренцию между железной дорогой и автотранспортом на магистральных маршрутах? — Сегодня вагон выигрывает у автомобиля при перевозке на расстояние более 2,5 тыс. км: в этом случае ехать по железной дороге и дешевле, и быстрее. При транспортировке грузов на меньшие расстояния предпочтение чаще отдается автотранспорту.

Однако такое положение вещей можно изменить и добиться большей привлекательности железной дороги для грузоотправите-



ля. Речь идет о дорогом товарно-штучном сегменте грузов — это та сфера, за которую стоит бороться. Преимущество для таких клиентов состоит прежде всего в удобстве перевозки: железная дорога гарантирует сохранность

груза, в отличие от автотранспорта, где реализовать подобную гарантию очень сложно. — Что можно сделать, чтобы переманить грузы с автодорог?

— Во-первых, позитивный эффект оказали бы модернизация складского комплекса ОАО РЖД и корректировка ценовой политики холдинга в этой области. Сейчас довольно много этих складов не соответствуют требованиям, предъявляемым к современным складским помещениям классов А и В. Именно такие помещения необходимы для работы с дорогими грузами. Кроме того, склады ОАО РЖД зачастую дороже, чем частные. Автоперевозчики загружают товар в машину на одном складе и везут «до двери» другого склада, а железная дорога вынуждена перегружать его на станциях и довозить на первой и последней милях. Это неудобно грузоотправителю и в совокупности с качеством и стоимостью складов делает транспортировку по железной дороге непривлекательной.

Во-вторых, перевозка по железной дороге, несмотря на значительные усилия со стороны ОАО РЖД, остается довольно серьезно

задокументированной. Что удобнее: заполнить один документ или несколько? Составить простую официальную бумагу или утонуть в многочисленных нормативах, условиях и особенностях? Ответ очевиден. Клиенты АО «РЖД Логистика» от этого избавлены: мы оформляем с ними один документ — экспедиторскую расписку, а дальше уже сами занимаемся документооборотом в их интересах. Но если говорить о конкурентоспособности отрасли в целом, то упрощение работы с документами также способствовало бы привлечению грузов на железную дорогу.

В-третьих, помогло бы изменение ряда нормативов. В частности, правил товарного соседства. Дело в том, что на железной дороге до сих пор действуют регламенты времен СССР, запрещающие перевозить в одном контейнере, например, консервы и бытовую химию или мясо и рыбу. При этом современные технологии упаковки позволяют без проблем доставлять все это вместе в одном грузовике. Получается, что автотранспортные компании могут предложить конкурентный сервис, а железной дороге мешают неактуальные правила.

— Как ваша компания привлекает грузы на железную дорогу?

— Мы, как крупнейший мультимодальный логистический оператор, видим интерес грузоотправителей к отправлениям по железной дороге. Самый свежий пример — сервис АО «РЖД Логистика» по железнодорожной транспортировке товаров несырьевого экспорта из России в Китай, который мы запустили 5 апреля. Из единично отправленного поезда с универсальными контейнерами он вырос в регулярный кольцевой сервис. Сегодня из терминала в Ворсине ускоренный контейнерный поезд в Чэнду через погранпереход в Наушках отправляется каждые две недели. Среди перевозимых товаров — металлоконструкции, бытовая химия, печенье, газировка, шоколадные конфеты. Этот пример наглядно демонстрирует, что рынок готов пользоваться железнодорожными сервисами, если они организованы на принципах клиентоориентированности и соответствуют требованиям современной логистики.

Интервью взял Николай Логинов

НОВЫЙ
PEUGEOT EXPERT ФУРГОН
ЛЮБОМУ БИЗНЕСУ НУЖЕН ЭКСПЕРТ!

НОВЫЙ PEUGEOT EXPERT ДЛЯ ТЕХ, КТО ЦЕНИТ В РАБОТЕ НАДЕЖНОСТЬ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ.

3 ВАРИАНТА ДЛИНЫ КУЗОВА

ЭКОНОМИЧНОСТЬ: РАСХОД 5,9 л / 100 км*

АДАПТАЦИЯ К РОССИЙСКИМ УСЛОВИЯМ

PEUGEOT

*Расход указан для Peugeot Expert в комплектации L2H1 2.0 HDi 150 л. с. 6AT при эксплуатации в смешанном цикле. Реклама.

PEUGEOT РЕКОМЕНДУЕТ TOTAL

www.peugeot.ru