

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Логистика

Вторник 24 октября 2017 №198 (6192 с момента возобновления издания) **kommersant.ru**



15 Газомоторное топливо: как совместить эффективность и заботу об экологии

16 Железная дорога и автотранспорт: кто выиграет конкуренцию за грузы

18 Консолидация на рынке грузовых автоперевозок: как скоро ждать слияний и поглощений

Российскую логистику поддержал Китай

Нынешний рост объемов перевозок всеми видами транспорта эксперты объясняют не столько подъемом отечественной экономики, сколько активизацией товарооборота с Китаем и феноменальным увеличением транзита через Россию между Китаем и Европой.

— конъюнктура —

Нынешний год может стать настоящим ренессансом для российской логистики: статистика объемов грузовых перевозок свидетельствует о значительном росте по всем видам транспорта, прежде всего во внешнеторговом сообщении.

По данным Ассоциации морских портов, грузооборот морских портов России за январь—сентябрь текущего года увеличился на 9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 580,2 млн тонн. Объем перевалки сухих грузов составил вырост на 9,3%, до 272 млн тонн, в том числе грузов в контейнерах — на 13%, до 35,4 млн тонн. Объем перевалки наливных грузов увеличился на 8,8%, до 308,2 млн тонн. Экспортных грузов перегружено 447,6 млн тонн (+6,4%), импортных грузов — 26,7 млн тонн (+15,4%), транзитных — 42,8 млн тонн (+17,3%), каботажных — 62,9 млн тонн (+21,5%). При этом рост произошел во всех крупнейших российских морских гаванях: порты Бал-



Рынок российской логистики растет вопреки прогнозам

тийского бассейна увеличили перевалку грузов на 5,3%, Азово-Черноморского — на 8,3%, Дальневосточного — на 4,4%, Арктического — на 56,3%, и лишь порты Каспийского моря снизили грузооборот на 36,5%.

Погрузка всех видов грузов на железные дороги России за первые девять месяцев года составила 937,3 млн тонн, что на 2,8% больше, чем за аналогичный период прошлого года, свидетельствует статистика ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), грузооборот за тот же пе-

риод вырос на 6,6%, до 1,85 трлн тоннокилометров. В ОАО РЖД также отмечают, что в текущем году сохраняется устойчивая динамика роста объемов перевозок экспортных грузов через российские порты. Погрузка в их адрес за девять месяцев возросла на 5,9% к аналогичному

прошлогоднему периоду, достигнув 215,9 млн тонн. Увеличение произошло за счет роста погрузки угля на 10,6%, удобрений на 10,4%, зерновых грузов на 46,7%, нефтегрузов на 0,1%, бумаги на 5,6%, кокса на 62%. В структуре экспортного грузопотока 48% составляет уголь, 27% —

нефть, 8% — черные металлы, 7% — удобрения, 2% — зерновые грузы.

Еще более внушительными выглядят цифры роста российского контейнерного оборота. По данным исследовательского агентства Infranews, контейнерооборот операторов морских портов России в январе—сентябре 2017 года вырос на 15,9% и составил 3,4 млн TEU. Грузовый экспорт увеличился на 9,2%, до 55,68 тыс. TEU, порожний экспорт — на 29,2%, до 556,87 тыс. TEU. Импорт контейнеров в Россию через порты достиг 1,45 млн TEU (рост на 17,9%), транзит — 48,03 тыс. TEU (рост на 23,9%), каботаж — 500,26 тыс. TEU (рост на 9,1%).

Перевозки грузовых контейнеров по железной дороге увеличились на 24,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 1,92 млн TEU, свидетельствует статистика ОАО РЖД. При этом наибольший рост показали транзитные контейнерные перевозки — 74% (до 245,9 тыс. TEU), экспорт — на 16,7% (до 611,2 тыс. TEU), импорт — на 52% (до 394,2 тыс. TEU), рост перевозок во внутрироссийском сообщении составил 8% (перевезено 670,4 тыс. TEU).

О значительном росте перевозок отчитались и крупнейшие российские транспортные компании. Например, объем контейнерных перевозок подвижным составом «Транс-контейнера» (крупнейший оператор железнодорожных контейнерных платформ и контейнеров) за девять месяцев 2017 года составил 1,3 млн TEU, что на 17,7% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Перевозки во внутреннем сообщении увеличились на 5%, до 637,1 тыс. TEU, в экспортном — на 22,2%, до 262,5 тыс. TEU, импортном — на 40,4%, до 169,2 тыс. TEU, транзитном — на 79,9%, до 49,7 тыс. TEU.

15

НОВЫЙ Volkswagen Crafter Работник года

www.volkswagen-commercial.ru

1 INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR 2017

Лучший фургон 2017 года

Года уверенности²

Новое поколение двигателей

Высокопрочный кузов с защитой от коррозии

Уникальный фирменный привод 4MOTION

Максимальная полная масса до 5,5 тонн

100%-ная готовность к зиме

Передовые системы помощи водителю

Самое объемное грузовое отделение в сегменте

Лучший фургон 2017 года¹ уже в России

У нас была четкая цель — создать автомобиль, который бы работал как никогда раньше. Для любых условий и задач. Практичный, экономичный и инновационный. Результат — новый Crafter, лучший в своем классе¹. С передовым техническим оснащением и широким рядом электронных ассистентов водителя. Автомобиль, ориентированный на ваши потребности и задачи — как никогда раньше³.

Коммерческие автомобили

²Гарантии изготовителя 2 года + 1 год послегарантийной сервисной поддержки на условиях, указанных на сайте volkswagen-commercial.ru. ³Среди автомобилей Volkswagen. Реклама

ЛОГИСТИКА

«Клиент не должен ждать»

ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» (Росавтотранс) получает от Минтранса РФ все больше полномочий по развитию авто-транспортной отрасли и защите интересов российских грузовых и пассажирских перевозчиков. О работе агентства, а также о новых возможностях, которые даст российскому бизнесу открытие новых международных автотранспортных коридоров, **Ъ** рассказал генеральный директор Росавтотранса **Алексей Двойных**.

— административный ресурс —

— Одна из основных функций Росавтотранса — обеспечение обязательств России по международному соглашению о перевозках опасных грузов (ДОПОГ). Что вы можете рассказать об этой работе?

— В соответствии с конвенцией ДОПОГ мы ведем реестр водителей, сдавших квалификационные экзамены и допущенных к перевозкам опасных грузов в международном сообщении. Мы обеспечиваем деятельность аттестационных и экзаменационных комиссий, осуществляем допуск к работе профессиональных консультантов в этой области.

Каждый год мы проводим аттестацию примерно 50 тыс. водителей — это больше, чем в любой европейской стране. Объем выдаваемых свидетельств достаточно большой, и это связано в первую очередь с тем, что наше законодательство о перевозках опасных грузов унифицировано с ДОПОГ и международным, и внутрироссийским перевозчикам выдается одно и то же квалификационное свидетельство.

— Ожидаются в ближайшее время какие-то новые изменения в системе выдачи свидетельств ДОПОГ водителям?

— Минтранс России готовит ряд изменений в приказы, которые регулируют деятельность учебных заведений и проведение экзаменационных испытаний в этой области. В соответствии с реформой закона «Об образовании» уже разработаны новые программы обучения водителей и консультантов для работы в сфере перевозок опасных грузов, должны вступить в силу новые требования к техническому обеспечению учебных заведений. Агентство совместно с профильными сотрудниками Минтранса России и Ространснадзора активно участвует в проработке этих реформ, которые позволяют повысить качество подготовки водителей и консультантов в этой области. Наша задача — чтобы учебный процесс не прерывался, а образовательные учреждения имели всю необходимую информацию о реформах, методическое и техническое обеспечение проведения экзаменов.

— Еще одна функция «Росавтотранса» — реализация обязательств России по международным соглашениям о перевозках скоропортящихся продуктов питания (СПС). Какие новшества ждут перевозчиков из этого сегмента?

— Так же, как и в случае с ДОПОГ, действие международных конвенций в области автоперевозок скоропортящихся грузов распространяется и на территорию России с 2012 года. Росавтотранс обеспечивает допуск экспертов к испытаниям изотермической и рефрижераторной техники и проверке технического состояния рефрижераторных автомобилей, находящихся в эксплуатации. Кроме

того, в Орехово-Зуево действует испытательная станция для экспертизы опытных образцов новой техники, которая поступает в производство на автомобильных заводах. Росавтотранс отмечает повышение спроса на получение свидетельств СПС: если за весь прошлый год мы выдали около 600 свидетельств, то на 15 октября 2017 года количество выданных разрешений на эксплуатацию уже превысило 1 тыс.

Минтранс выступил с предложением ужесточить ответственность за несоблюдение требования об обязательных испытаниях оборудования для перевозки скоропортящихся продуктов. При нашем участии Минтрансом уже разработан и направлен на согласование в федеральные органы власти законопроект о повышении контроля перевозок грузов СПС автотранспортом посредством проверки наличия у транспортного средства свидетельства СПС. Планируется установить значительные штрафы за невыполнение требований, предъявляемых к техническому состоянию техники. Когда речь идет о продуктах питания и здоровье граждан, никаких отступлений от правил быть не должно.

— Росавтотранс также ведет учет оснащения коммерческих автомобилей тахографами, учитывающими время труда и отдыха водителей. Сколько уже выдано и установлено устройств?

— Современными тахографами с блоком СКЗИ оснащено уже более 560 тыс. автотранспортных средств, в том числе в 2017 году — свыше 77,3 тыс. В самое ближайшее время мы ждем утверждения приказов Минтранса об установлении обязанности оснащения тахографами пассажирских автобусов, осуществляющих городские и пригородные перевозки. Предполагается, что они начнут действовать в 2018–2019 годах.

— Известно, что многие перевозчики, опасаясь государственного контроля, не торопятся покупать и устанавливать тахографы на свои автомобили. Как агентство планирует решать эту проблему?

— Но мы же все прекрасно понимаем, почему это нужно делать. Это просто необходимо для обеспечения безопасности как самих водителей, так и всех остальных участников движения. Но дело даже не только в безопасности.

Например, для водителя тахограф — это единственный эффективный инструмент, гарантирующий его социальную защищенность при выполнении работодателем требований трудового законодательства. Кроме того, в случае подключения к тахографу модуля абонентского терминала работодатель всегда может получить достоверную информацию о местонахождении и состоянии транспортного средства и в случае возникновения нештатных или аварийных ситуаций при-



нимать оперативные решения, что также положительным образом скажется на водителе.

Установка тахографов выгодна и перевозчикам, которые сегодня могут его использовать как технологическую платформу для подключения различных внешних модулей: абонентских терминалов, устройств мониторинга транспорта и диспетчеризации, датчиков расхода топлива и так далее. Поэтому сегодня тахограф является универсальным инструментом повышения эффективности деятельности автопредприятий, оптимизации функционирования автопарка и в конечном итоге сокращения расходов перевозчиков. Кроме того, объективный контроль режима труда и отдыха водителей в совокупности с существующими правилами в сфере перевозок пассажиров и грузов создает равные условия для всех без исключения перевозчиков. А значит, уменьшаются доля недобросовестных игроков на рынке и налаживается цивилизованная конкуренция.

— С недавних пор вы часто возглавляете российские делегации на переговорах с другими странами об обмене разрешениями на международные автомобильные перевозки. Расскажите, как идут эти переговоры?

— Мы и раньше участвовали в этой работе, но сегодня в соответствии с приказом министра транспорта наше агентство непосредственно уполномочено представлять Россию на переговорах транспортных властей по целому спектру важнейших двусторонних и международных вопросов, связанных с автомобильным транспортом. Конечно, обмен контингентами двусторонних и транзитных разрешений на автоперевозки в рамках так называемых смешанных комиссий, наверное, самая важная часть этой работы для отечественных перевозчиков. В прошлом году российские автотранспортные компании получили в общей сложности 1,36 млн разрешений на международные перевозки грузов, из которых 71 тыс. было получено дополнительно по итогам заседаний двусторонних и многосторонних смешанных комиссий.

народному соглашению, никто просто не позволит заниматься этой деятельностью — как на территории собственного государства, так и за границей.

Конечно, во всех странах так или иначе на повестке дня стоит проблема подготовки кадров, и Россия не исключение. Вы помните, что в свое время все пошли учиться на юристов или банкиров, тогда как к другим профессиям, требующим меньшего опыта и знаний, интерес был потерян. Хотя в советское время было не так! Международный автомобильный перевозчик, как моряк или летчик, представлял нашу страну на международной арене, был исполнен истинного патриотизма и не мог себе позволить опозорить страну на весь мир.

Ухудшил ситуацию с кадрами и демографический спад: в отраслевых вузах был дефицит новых студентов, что повлекло за собой дефицит квалифицированных кадров. В результате количество специалистов сократилось. Одна из ключевых задач, которые стоят перед нашим агентством, — это повышение профессиональной компетентности перевозчиков, содействие отраслевым образовательным учреждениям в области подготовки водителей и других специалистов, занятых в обеспечении соблюдения международных соглашений об автомобильных перевозках.

Но хочу подчеркнуть, что проблема качества профессиональной подготовки кадров актуальна для очень многих государств Европы, где происходили во многом похожие эволюционные процессы. Это один из самых животрепещущих вопросов международной повестки дня, его решение требует скоординированных действий транспортных властей всех европейских стран, да и не только европейских. Глобализация логистических цепочек и развитие электронной торговли, совершенно другой класс грузовиков и многие другие факторы сегодня требуют работы с профессиональными стандартами в автотранспортной отрасли на всей территории евразийского континента.

— Кстати, о Евразии. Полтора года назад при участии Росавтотранса был проведен первый пробный автопробег российских, китайских и монгольских грузовых перевозчиков по маршруту Тяньцзинь—Улан-Батор—Улан-Удэ из Китая в Россию транзитом через территорию Монголии. Какой это дало эффект?

— Вы очень правильно отметили это знаменательное событие, которое мы считаем одним из важнейших наших достижений за последнее время. Впервые в истории российско-китайских экономических отношений транспортировка грузов на расстояние свыше 2,2 тыс. км на всей протяженности пути проводится без смены транспортной компании, что позволяет перевозить грузы между Китаем и Россией через Монголию всего за четыре дня. Раньше китайская территория была полностью закрыта для российских участников рынка и автопоезда могли заходить только на приграничную территорию.

Но востребованность работы на этом направлении растет. В прошлом году мы зафиксировали рост объемов перевозок по этому направлению на 22%, до 2,1 млн тонн, причем увеличение было и по импорту, и особенно по экспорту. Российский экспорт в Китай вырос в 1,4 раза — это древесина, руда, пищевые продукты и продукты растительно-

го происхождения. При этом объемы перевозок транспортными компаниями КНР практически не изменились по сравнению с 2015 годом, тогда как удельный вес российских перевозчиков увеличился до 81%. А в этом году в рост пошел импорт: за девять месяцев увеличение по импорту составило 26% (760 тыс. тонн), по экспорту прирост составил 5% и достиг 1 млн тонн.

Мы ожидаем еще большего увеличения перевозок по этому маршруту после вступления в силу межправительственного соглашения, когда завершатся внутригосударственные процедуры в Китае и Монголии. Открытие подобных транспортных коридоров — часть национальной стратегии всех трех государств и, несомненно, будет способствовать дальнейшему развитию внешнеэкономических и транспортных связей между нашими странами. Присоединение Китая к Конвенции МДП (Конвенция о таможенных гарантиях в международных автодорожных перевозках, ТИР, принята ЕЭК ООН в 1975 году — „Ъ“) тоже будет содействовать увеличению объемов торговли, стимулировать расширение сотрудничества на маршрутах древнего Шелкового пути.

— Не кажется ли вам, что на этом направлении было бы целесообразно развивать железнодорожные перевозки грузов, учитывая и то обстоятельство, что Улан-Баторская железная дорога в Монголии находится наполовину в российской собственности?

— У каждого из видов транспорта свой сегмент грузов, который предпочтительно везти именно им. Существует еще много факторов, исходя из которых выбирается тот или иной вид транспорта. Но наличие новых коридоров в данном случае расширяет спектр возможностей для потребителя. Клиент не должен ждать.

Чтобы было понятно, о чем мы говорим, я приведу замечательный пример из реальной жизни. Когда мы участвовали в автопробеге, один из наших водителей рассказал о том, что, направляясь в Китай для участия в мероприятии, чтобы не ехать порожним, он взял из Москвы попутный груз китайских саморезов для заказчика из Улан-Удэ. Когда мы проследили весь путь этого груза от производителя, мы обнаружили, что саморезы прошли из Китая морем до одного из прибалтийских портов, затем автотранспортом были доставлены в Подмосковье и лишь после этого направились к своему конечному потребителю в Бурятии! Как вам такая логистика?

— Наглядно, что и говорить...

— Так что эта работа очень важна не только для перевозчиков, но и в целом для российской экономики и таит в себе поистине колоссальные ресурсы. Поэтому сегодня мы обсуждаем с нашими соседями и партнерами в Азии еще несколько интересных трансграничных маршрутов, которые дадут новые преимущества российским перевозчикам и предпринимателям. Кроме сокращения срока доставки грузов за счет отсутствия перевалки на границе к ним следует отнести более свободный доступ к китайской грузовой базе, снижение временных и финансовых издержек и, как следствие, уменьшение транспортной составляющей в цене китайских товаров на российском рынке и рост эффективности отечественной экономики в целом.

**Интервью взял
Алексей Екимовский**

Реклама

От сложных задач к простым решениям

ВТБ ЛИЗИНГ

+7 (495) 514-16-51, www.vtb-leasing.ru

АО ВТБ Лизинг

ЛОГИСТИКА

Доставка с экологическим акцентом

При реализации программы по внедрению газомоторного топлива в России возникают новые формы межотраслевого сотрудничества между отечественными и зарубежными компаниями. Крупнейший перевозчик сборных грузов «Деловые линии» совместно с дистрибутором грузовиков Scania «Скания-Русь» и дочерней компанией «Газпрома» «Газпром газомоторное топливо» подписали соглашение о внедрении и испытаниях грузовой автомобильной техники, работающей на природном газе.

— передовики производства —

В пресс-службе «Деловых линий» сообщили, что с июня компания эксплуатирует пять грузовиков Scania на компримированном (сжатом) природном газе. «Топливные издержки сократились на 25% по сравнению с расходами на дизельное топливо для обычных тягачей», — рассказали в компании и не исключили того, что в случае успешной реализации совместной программы газомоторный парк перевозчика может значительно вырасти. «Наша компания последовательно выступает за экологичность и экономическую эффективность использования грузовых автомобилей, что положительно отразится на ценах и качестве услуг для клиентов», — заявили в пресс-службе «Деловых линий».

По данным компании «Газпром газомоторное топливо», в пересчете на весь цикл эксплуатации автомобиля издержки могут еще больше сократиться, учитывая, что природный газ в три раза дешевле дизеля (стоимость 1 кубометра в среднем по Рос-

сии составляет 13,70 руб.). Его использование также позволяет продлить срок службы двигателя на 50% за счет отсутствия каких-либо примесей и добавок. Для примера, ресурс двигателя грузовика Scania на дизельном топливе составляет 1,5 млн км, на природном газе — 2,2 млн км. Мировая практика показывает, что эффективность значительно возрастает при росте интенсивности эксплуатации автомобиля, что существенно сокращает сроки окупаемости грузовиков для перевозчиков.

В компании «Газпром газомоторное топливо» убеждены, что сотрудничество с «Деловыми линиями» и формирование на трассе М10 непрерывной цепи газозаправочной инфраструктуры будут способствовать переходу на экологичное топливо и многих других транспортных компаний, которые занимаются грузоперевозками между столицами. «Маршрут Москва—Санкт-Петербург — один из самых загруженных в России: интенсивность движения грузового транспорта составляет до 8 тыс. единиц в день, — подсчитали в ком-

паний. — Это делает маршрут крайне перспективным для расширения использования природного газа в качестве автомобильного топлива».

Сегодня на этой трассе расположено шесть газозаправочных станций группы «Газпром» — по два объекта на въезде в Санкт-Петербург и Великий Новгород, а также по одной станции в Ленинградской области и Твери. В 2017 году в эксплуатацию будет введена крупнейшая в Европе АГНКС под брендом «Газпром» на Левобережной улице в Москве, в планах на 2018 год — завершение строительства еще восьми объектов в Москве и начало реализации первого этапа проекта по созданию газозаправочной инфраструктуры сжиженным природным газом на М10. До 2021 года планируется построить восемь криогенных автозаправочных станций, которые будут обеспечивать транспорт как компримированным, так и сжиженным природным газом. В рамках первого этапа до конца 2019 года запланировано размещение вдоль трассы пяти площадок разгруз-

ки передвижных автогазозаправщиков, которые будут расположены на земельных участках, отведенных под будущие стационарные криогенные АЗС, а сами станции будут построены и оборудованы модулями регазификации в период с 2019 по 2021 год.

Уникальное для отечественного бизнеса сотрудничество перевозчиков, «Газпрома» и автопроизводителей, как это часто бывает, является российской калькой с успешно зарубежного опыта. Например, один из крупнейших североамериканских логистических операторов, компания UPS, совместно с газовыми компаниями активно инвестирует в создание газовых коридоров на наиболее востребованных клиентами грузовых маршрутах. Первый такой коридор был организован компанией на западном побережье США на маршруте Феникс—Онтарио—Лас-Вегас—Бивер—Солт-Лейк-Сити общей протяженностью 1 тыс. миль. На линии работает больше сотни СПП-грузовиков UPS, средний рабочий маршрут — 600 миль. В планах компании — строительство сети газозаправочных станций в десяти штатах и приобретение еще примерно 700 грузовых автомобилей, работающих на газе.

В Европе переход автоперевозчиков на газ стимулируется директивами Еврокомиссии, направленными в первую очередь на сохранение окружающей среды. Согласно целевым показателям этой программы, к 2020 году заправки компримированным природным газом должны быть доступны на всей территории Евросоюза

с максимальным расстоянием между ними 150 км, заправки сжиженным природным газом — располагаться через каждые 400 км вдоль автодорог Трансевропейской транспортной сети.

В России с 2012 по 2017 год объем потребления природного газа в качестве моторного топлива увеличился на 69%, при этом число газозаправочных станций выросло на 87, а количество автомобилей, перешедших на газ, — на 61%. В рамках государственной программы субсидирования закупки газовых автомобилей в 2013–2016 годах выделено более 10 млрд руб. Бюджетные средства были направлены на приобретение примерно 5,7 тыс. газобаллонных автомобилей, из которых около 2,1 тыс. машин куплено в 2016 году.

Результатом реализации госпрограммы должно стать значительное улучшение экологической ситуации в России за счет снижения токсичных выбросов в атмосферу: оксида углерода — в 2,5 раза, оксида азота — в 2 раза, углеводородов — в 3 раза, задымленности — в 9 раз. Но не менее важна для экономики страны экономическая эффективность газового автотранспорта. По оценкам Минэнерго на 30 июля, автомобиль, работающий на бензине, заправившись на \$20 (около 1,2 тыс. руб.), проезжает в среднем 309 км, на дизельном топливе — 437 км, автомобиль на сжиженном газе (пропан-бутан) — 607 км, а на компримированном природном газе — 981 км.

Петр Симakov

Российскую логистику поддержал Китай

— конъюнктура —

О росте контейнерного транзита по транспортному коридору Китай—Монголия—Россия—Белоруссия—Европа сообщил и железнодорожный логистический оператор «Евросиб СПб — транспортные системы». Количество транзитных поездов через сухопутный пограничный переход Наушки увеличилось на 30%: за январь—сентябрь 2017 года было организовано 97 рейсов, что превышает общий итог всего прошлого года на 12%, сообщила пресс-служба компании.

С учетом роста транзитного потока через Россию свой логистический потенциал развивает и Белоруссия, заказавшая новый двухбалочный широкопролетный козловой контейнерный кран для увеличения пропускной способности Брестского интермодального терминала. Как сообщили в компании, это будет уже девятый контейнерный кран на терминале, что будет способствовать увеличению транзитных потоков по маршруту «Нового Шелкового пути».

Примечательно, что рост перевозок наблюдается и в более узких сегментах российской логистической

рынка. В компании СДЭК, специализирующейся на экспресс-доставке посылок и сборных грузов, отмечают некоторую стагнацию классического рынка корпоративных доставок в B2B-сегменте, но при этом прогнозируют 20-процентный рост сегмента потребительских покупок в секторе e-commerce. По данным компании, рынок отечественной интернет-торговли стабильно прирастает с 2011 года на 13–15%, а сегмент международных покупок в сети растет значительно большими темпами. В частности, по прогнозам специалистов СДЭК, поток посылок из Китая в текущем году может вырасти на 30%.

Директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов указывает на двукратный рост контейнерного транзита на направлении Китай—Европа и прогнозирует рекордные для России показатели — 300 тыс. TEU грузовых контейнеров. По его словам, этот результат позволяет рассчитывать на то, что грузоотправители всего мира обратят внимание на Россию как на продавца качественной транспортной услуги. «Пока мы занимаем всего 2–3% от всего объема товарооборота между Китаем и Европой, но это тот уровень, преодоление которого делает нас заметными

на международном логистическом пространстве, и это очень важно», — констатирует эксперт.

Учитывая большие перспективы российского логистического рынка, некоторые крупные отечественные игроки чувствуют себя настолько уверенными в завтрашнем дне, что не исключают возможности привлечь в капитал международных квалифицированных инвесторов. В октябре российская автотранспортная компания Global Truck объявила о планах провести первое публичное размещение акций на Московской бирже, что может сделать ее первой публичной компанией в истории российского грузового автотранспорта. Ранее о возможности вхождения в капитал этой компании заявил Российский фонд прямых инвестиций, который, как пишет Bloomberg, рассматривает возможность вложить в капитал компании свыше \$50 млн. Полученные от инвесторов деньги менеджмент планирует потратить на расширение бизнеса и закупку грузового автопарка.

Выход России на мировой рынок логистических услуг происходит на фоне хорошей глобальной конъюнктуры, которая проявляется в росте мирового грузооборота. По прогнозам Drewry Container Trade Statistics, на

которые ссылается ТАСС, объемы мирового рынка морских контейнерных перевозок вырастут в нынешнем году на 5,2%. Спрос на доставку контейнеров на маршрутах из портов Азии в Европу за семь месяцев текущего года вырос на 5,3% к аналогичному прошлогоднему периоду, до 9,4 млн TEU; в направлении Азии рост составил 3,7%, до 1,6 млн TEU. На линиях, пересекающих Тихий океан в направлении США, объемы перевозок выросли на 7,3%, в обратном направлении — на 8%, до 2,7 млн TEU.

Вместимость глобального коммерческого флота за тот же период выросла на 2,1%, главным образом за счет поставок судов размерностью более 12 тыс. TEU, тогда как в сегментах судов меньшего размера вместимость немного сократилась. Ожидается, что поставки новых судов в целом за 2017 год составят 1,1 млн TEU. В целом по итогам года глобальный прирост вместимости грузового флота прогнозируется на уровне 3,4%, в 2018 году — 4%. Рост объемов перевозок и вместимости флота происходит на фоне роста средних ставок фрахта: за семь месяцев 2017 года этот показатель на 44% превышает прошлогоднюю среднюю фрахтовую ставку.

Анна Семенова



Профессиональный сервис для вашего бизнеса

Узнайте заранее максимальную стоимость масляного сервиса для вашего Volkswagen.

Профессионалы всегда поймут друг друга. Мы знаем, насколько важно для вас, чтобы бизнес всегда оставался в движении, и какую роль в этом играет ваш автомобиль. Проходите регулярное техническое обслуживание в официальных сервисных центрах Volkswagen. Качество выполнения работ, гарантии, высокий профессионализм наших мастеров — залог того, что автомобиль будет долгие годы служить вам верой и правдой. Более того — вы заранее будете знать максимальную стоимость обслуживания вашего коммерческого автомобиля.

Подробности — на сайте www.volkswagen-commercial.ru/ru/service/max-to.html или у официальных дилеров Volkswagen.



Коммерческие автомобили

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 перевозками 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, бесветерфорных развязок в напряженных узловых местах автодорожной сети — все это будет только увеличивать скорость доставки грузовиками, автоматически будут расти и максимальные плечи перевозки. 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 Данил 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-Тахо 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



РЕКЛАМА

ЛОГИСТИКА

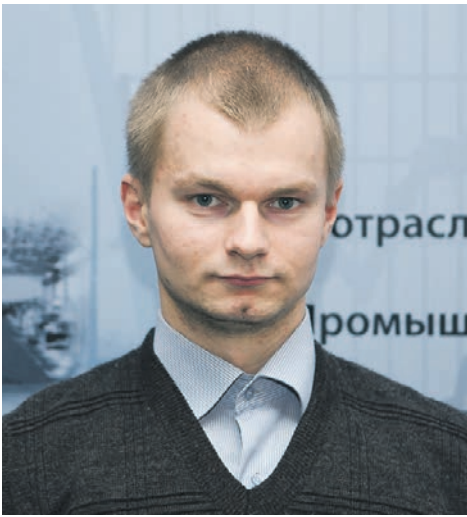
«Тенденцию переключения грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный трудно переломить»

— 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 перемолла, 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 перемолла 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

ЛОГИСТИКА

«Скоро никаких других грузовиков, кроме современных, в эксплуатации не останется»

Российский рынок грузовых автоперевозок уже почти преодолел период «дикого капитализма» и готов консолидироваться на рыночных условиях, полагает председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли **Борис Рыбак**.

— тенденция —

— Читатели „Ъ“ хорошо знают вас как эксперта в области гражданской авиации. Что привело вас в отрасль грузовых автоперевозок? Разве есть что-то общее между «рожденными летать» и «рожденными ползать»?

— Меня об этом все спрашивают, поэтому расскажу, как это произошло. Где-то полтора года назад мне и группе моих коллег, с которыми мы вместе долгие годы работали в авиационном секторе, показалось, что в этом сегменте мы сделали все, что хотели и могли. Посмотрев на многие другие сектора бизнеса, в том числе транспорта и промышленности, мы обнаружили сектор грузовых автоперевозок, который поразительным образом напоминает рынок гражданской авиации в России в начале 1990-х. Мы увидели очень либерализованный, порой до хаотического состояния, рынок, крайне фрагментированный, с огромным количеством игроков и с отсутствующими, по сути, правилами игры.

В то же время этот бизнес связан с эксплуатацией высокотехнологичного оборудования. И здесь я имею в виду не только собственно грузовые автомобили, но и прежде всего современное программное обеспечение, современные методы управления и автоматизации коммерческой работы с клиентами. В итоге нам показалось, что мы понимаем, в каком направлении этот сектор будет развиваться, и что наш опыт работы в авиакосмической промышленности — одной из самых сложных и

высокотехнологичных отраслей — может оказаться полезен и здесь.

— Неужели вы совсем не нашли никаких различий?

— Пожалуй, нашли. Рынок автомобильных грузоперевозок по финансово-экономическим показателям в пять-семь раз крупнее, чем рынок гражданской авиации. Точных цифр, конечно, у нас нет, но порядок вполне понятен: финансовый оборот этого сектора составляет \$80–90 млрд в год.

— И с чего вы начали?

— Мы выступили с инициативой организовать экспертный совет по развитию этой отрасли, который сегодня превратился уже в межотраслевую, и сразу встретили понимание у профильных чиновников весьма высокого ранга, чего на начальном этапе совсем не ожидали. Замминистра транспорта Николай Асаул и первый замминистра Евгений Дитрих, к нашему искреннему удивлению, очень быстро и позитивно откликнулись и поддержали нашу инициативу.

Но самое главное, что наши оценки будущего развития этого сегмента рынка в значительной степени совпали с мнением крупнейших участников отрасли, у которых обнаружили похожие представления о том, что будет происходить на этом рынке в ближайшем будущем. Сами перевозчики уже почувствовали, что им необходима консолидация мнений и позиций по тем или иным ключевым для отрасли вопросам, что на рынке будут полезны какие-то минимальные правила поведения и профессиональные отраслевые стандарты операционной деятельности.



В. ЖЕЛОНКИН

И это было неизбежно: сегодня автомобильные грузоперевозки вступают в фазу более цивилизованного существования, больше похожего на настоящий бизнес. А для этого, в свою очередь, требуется целый ряд инструментов внутриотраслевых и межотраслевых коммуникаций, одним из которых стала площадка нашего совета.

— Что собой представляет этот совет? Кто в него входит?

— Совет сформирован из представителей крупнейших профильных ассоциаций, исследовательских центров и пополняется преимущественно за счет сравнительно крупных участников рынка из числа автоперевозчиков и перевозчиков, что еще более важно, транспортно-логистических компаний широкого профиля. Транспорт является лишь частью особой в концептуальном смысле сферы услуг — услуг логистики. Логистику можно назвать не «кровеносной системой экономики», как

обычно называли транспортную отрасль, а скорее «нервной системой экономики». Транспорт и дороги являются средством, а целью является логистическое обеспечение производства и торговли. Именно логистика сегодня одна из самых сложных и требующих серьезного аналитического аппарата отраслей, недостатки в которой оборачиваются очень серьезными последствиями.

Приведу пример из хорошо знакомой нам отрасли: все помнят, с каким невероятным трудом американские и европейские авиастроительные гиганты запускали новые проекты, прежде всего из-за логистических проблем: невозможно было в нужные сроки организовать доставку комплектующих для сборочных производств и вовремя передавать самолеты заказчикам.

С другой стороны, мы видим невероятный рост электронной торговли, которая как раз базируется на эффективной логистике: если бы не было этой логистики, не было бы и никакой электронной торговли.

— Так чего же ждать автомобильным грузоперевозчикам в ближайшем будущем?

— Процессы, которые будут на этом рынке происходить, будут иметь все признаки перехода от «дикого капитализма» к «классическому». Со всей очевидностью можно предположить, что на рынке начнутся активные консолидационные процессы и укрупнение компаний. По нашему мнению, эта консолидация будет идти рыночными методами, а не административными, и у нас есть основания так считать. Не так давно, в 2004 году, было отменено лицензирование этой деятельности, и сейчас, когда на рынке работают десятки тысяч предпринимателей, возвращение регулирования будет однозначно воспринято как давление на малый бизнес, поэтому правительство вряд ли на это пойдет по политическим мотивам.

Так что количество игроков будет сокращаться естественным способом — как через слияния и поглощения, так и путем ухода из этой сферы серых компаний. Мы уже отчетливо видим, что к отрасли привлечено внимание фискальных органов, и это вполне оправданный и закономерный тренд. Лишних денег в стране нет, а потому все меньше будет оставаться отраслей, где коммерсантам позволяют существовать в безналоговой среде.

— Введение сборов в систему «Платон» больше похоже на меру госрегулирования, нежели на «невидимую руку рынка», вам не кажется?

— Я бы смотрел на это шире. Проникновение государственных информационных систем в этот бизнес, во-первых, неизбежно, а во-вторых, очень полезно. Потому что эта деятельность легализуется и пространства для схем по уходу от налогообложения остается все меньше. Это относится не только к «Платону», но и к системе оповещения ЭРА-ГЛОНАСС, и к создаваемой сейчас автоматизированной системе весогабаритного контроля АСВГК, которая, на мой взгляд, станет самой важной из них. Это позволит описать рынок, очертить его объемы и понять, что на нем происходит.

А хаотический и полулегальный рынок ведет к тому, что расценки на перевозки демпинговые. Может быть, это отчасти и неплохо для отрасли, потому что таким образом автотранспорт отбирает грузы у железной дороги. Но совершенно очевидно, что в результате игроки будут ра-

зояться и ни к чему хорошему это не приведет. Это вполне предсказуемые экономические процессы, которые характерны для нынешней стадии развития рынка.

— И все же, согласно академическому подходу, сокращение числа участников на рынке ведет к снижению уровня конкуренции. Разве это хорошо?

— Здесь очень важны реальные пропорции этого сокращения. Да, участников станет меньше, но если таких участников — начиная с транспортных компаний и заканчивая индивидуальными предпринимателями — примерно 850 тыс., а останется их, например, 500 тыс., что изменится? Ровным счетом ничего.

— Как минимум вырастут тарифы для грузоотправителей.

— Тарифы и без этого вырастут. Если сегодня в этих транспортных схемах каким-то магическим способом исчезает НДС, это означает, что, когда фискальная система будет налажена, этот НДС отобразится в цене перевозки и она автоматически вырастет на 18%. Даже если не учитывать сборы в «Платон», у всех компаний, например, в 2014 году выросли топливные расходы, затраты на обслуживание зарубежной техники, которые привязаны к доллару, тогда как рублевые доходы остались прежними или снизились. При наличии демпинговых цен на рынке перевозчики вынуждены экономить на техническом обслуживании и реновации парка, о чем косвенно свидетельствуют данные ГИБДД и статистика аварийности на дорогах. При нынешнем низком уровне контроля за техническим состоянием эксплуатируемых грузовиков это еще возможно, но я уверен, что и эта ситуация в ближайшие несколько лет исправится. Конечно, многие этого периода не переживут, а те, кто останется, неизбежно поднимут тарифы.

Поэтому целесообразность укрупнения автотранспортных компаний начинает просматриваться объективно, крупнейшие перевозчики уже имеют весьма амбициозные планы в этом направлении и постепенно их реализуют. И я не вижу препятствий для их осуществления. Так называемые перевозчики собственных грузов, крупные производственные и торговые компании со своими автомобилями, тоже не останутся в стороне от этих процессов. Но у них, кстати, есть очень интересная вилка решений: либо продолжать наращивать собственный парк, либо найти более эффективное решение, которое снизит их коммерческие риски и повысит доходность.

— Что вы имеете в виду?

— Ну, например, в любом американском городе в пределах одного квартала вы всегда сможете увидеть на улице грузовую автомобиль с логотипом фирмы Penske. Эта компания входит в крупный японский промышленный холдинг Mitsui и занимается предоставлением грузовиков в аренду. Такая модель бизнеса оказалась востребованной в силу сезонных колебаний грузовых поставок, когда пик заказов приходится на пред Рождественский декабрь и свободных грузовиков просто не найти, а весной треть грузового автопарка простаивает. Деятельность компании Penske как раз выравнивает этот дисбаланс, позволяя и грузоотправителям, и транспортным компаниям оперировать минимально необходимым парком, а на пиковые периоды арендовать дополнительные мощности.

У нас такого пока нет, а если кто-то и попытается такую модель реализо-

вать, то привлекать к работе придется индивидуальных предпринимателей или просто физических лиц с грузовиками и как-то полулегально с ними договариваться. По моим наблюдениям, большинство отечественных крупных торговых компаний предпочитают полностью обеспечивать себя парком, а на «низкий сезон» планировать техобслуживание транспорта, искать для него дополнительную работу на стороне или просто смиряются с тем, что он будет стоять в гараже. Между тем для этого существует профессиональный сервис, который пока в России не идет. Как минимум потому, что сегодня не понятно, с кем именно об этом можно разговаривать.

— А что предлагают участники рынка?

— Те инициативы, которые зарождаются в отрасли, находятся, прямо скажем, в зачаточном состоянии, но они будут потихоньку реализовываться в ближайшие пару лет.

Речь идет прежде всего о комплексном страховании ответственности всех участников логистической цепочки: перевозчиков, логистических операторов, экспедиторов и грузовладельцев. Неизбежно наступит такой момент, когда крупные заказчики перевозок просто не будут работать с теми, кто не участвует в этой системе или не удовлетворяет ее требованиям. Отдельные наиболее продвинутые игроки уже сегодня пытаются это реализовать, имея перед глазами мировую практику, но наша логистическая отрасль пока совсем к этому не готова: нет ни эффективных законодательных норм, ни успешной практики. Эта ситуация, безусловно, в скором времени изменится, что само по себе станет «саморегулятором» рынка.

Еще один стимул — регистрация во всех государственных информационных системах, предназначенных для автоперевозчиков. Отсутствие такой регистрации будет означать для грузовладельцев, что этот перевозчик не в состоянии предоставить качественную услугу в соответствии с требованиями национального законодательства: не может ездить по федеральным трассам, не проводит техосмотр техники, не выполняет требований безопасности и так далее. С такими игроками тоже не будут заключать контракты.

Ну и, конечно, в России обязательно должны появиться отраслевые нормативы технического состояния всех средств производства для всех участников перевозок без исключения, а также стандарты профессиональной подготовки водителей. Все это приведет рынок в более или менее цивилизованное состояние, когда этот бизнес превратится в отлаженный механизм и перестанет участвовать в разного рода нелегальных историях.

И мы здесь не уникальны. Во всех странах с развитым автотранспортом это уже проходили и успешно преодолели этот сложный период. В любой стране было время, когда этот рынок был очень фрагментирован, криминализован, что мы хорошо знаем по кинофильмам, но теперь этого больше нет. Где-то это обеспечивается отраслевым саморегулированием, где-то присутствует жесткий государственный контроль, как, например, в Германии — европейском лидере в сфере грузовых автоперевозок. Даже в США, где на первый взгляд все кажется более либеральным, если перевозчик не соответствует требованиям десятка государственных структур, причем не только транспортных, он не сможет заниматься этой деятельностью. — А у нас пока еще не до конца решена проблема оснащения грузовиков обязательными тахографами...

— Техническое обеспечение — это, кстати, самое простое, причем компьютеры и средства связи — это уже и сейчас очень доступно. Бортовой компьютер в современном грузовом автомобиле может не только подсчитывать расход топлива и фиксировать время труда и отдыха водителей, но даже измерять в онлайн-режиме осевые нагрузки и автоматически передавать их по защищенным каналам куда следует. На это нацелен и отечественный автопром, который давно конкурирует с зарубежными производителями грузовой техники и внедряет технологии в соответствии с мировыми трендами. Так что совсем скоро никаких других грузовиков, кроме современных, в эксплуатации не останется и эта проблема отпадет сама собой.

**Интервью взял
Алексей Екимовский**

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

ТРАНСПОРТНАЯ
НЕДЕЛЯ
2017

ТРАНСПОРТ
РОССИИ

XI

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ФОРУМ И ВЫСТАВКА**

6-8 ДЕКАБРЯ 2017 ГОДА
ГОСТИНЫЙ ДВОР, МОСКВА

Стратегический партнер

Партнер

Партнер

Партнер

Партнер

Партнер конгресса

Спонсор

Спонсор

Спонсор

Спонсор

Спонсор

Высокотехнологичный партнер

Генеральные информационные партнеры

Официальная газета

Организатор