

ЛОГИСТИКА

«Наиболее загруженные участки продолжают оставаться загруженными»

Заместитель генерального директора ОАО РЖД — начальник Центра фирменного транспортного обслуживания **Алексей Шило** о ситуации в железнодорожных грузоперевозках.

— мнение —

— Как складывается обстановка на сети и ситуация с погрузкой по итогам прошедших месяцев года?

— Могу сказать, что сеть, как, наверное, и в 2018 году, работает с определенным напряжением, связанным со структурой вагонопотоков: у нас по-прежнему наиболее загружены участки продолжают оставаться загруженными, коллеги едут в адрес российских портов. Из новых тенденций первого квартала можно, наверное, отметить определенное снижение перевозок через погранпереходы — в сторону стран Балтии, Украины, несколько снизились объемы перевозок в Белоруссию, и, как ни странно, есть определенное снижение объемов перевозок в направлении сухопутных погранпереходов с Китаем.

— А каких? Забайкальск? Наушки?

— Забайкальск, Продеково и Камышовая. Причем в основном это навалочные грузы, в первую очередь уголь. Уголь в меньших объемах поехал в Китай, но там не объясняют это какими-то макропроблемами: они говорят о том, что зима теплая и наш уголь в таком количестве у них не востребован. Основной прирост сегодня дает погрузка угля в адрес российских портов. Он достаточно большой: по итогам марта рост порядка 7% в адрес портов трех направлений — чуть меньше в порты Азово-Черноморского бассейна, на 2,6%, и побольше в порты Дальнего Востока и Северо-Запада, на 7% и 10,5% соответственно.

— Как сильно снизились объемы по сухопутным погранпереходам?

— Нарастающим итогом за три месяца перевозки в Белоруссию у нас снизились на 6,1%, через Белоруссию дальше в сторону Европы — на 15,1%, в Китай — на 13,5%. Достаточно большое падение по странам Балтии и СНГ — на 16,1% к уровню прошлого года. А что касается общего роста погрузки в адрес российских портов, то за три месяца идет прирост 6%: порты Дальнего Востока — 9%, порты Северного Кавказа — 7,3%, порты Северо-Запада — 3,1%. Это тенденция, каких раньше не было: у нас раньше погрузка более или менее равномерно распределялась в адрес портов и погранпереходов, а сейчас появились определенные перекосы.

Что касается структуры погрузки, то глобально сейчас растет погрузка грузов первого и второго классов. Есть снижение по грузам третьего класса, которое образуется в основном из-за уменьшения погрузки черных металлов и химикатов. По остальным номенклатурам более или менее хорошая ситуация. Серьезно падают к уровню прошлого года перевозки зерна.

По-прежнему нет роста перевозок строительных грузов, хотя, судя по стройке, есть ожидания, что в этом году она будет расти, и серьезно, исходя из тех планов, которые заявлены Росавтодором и другими коллегами. Сокращаются перевозки лесных грузов. Это связано с государственной политикой по снижению вывоза кругляка — больше идет пиломатериал, и отдельно с установкой квот

по перевозке березы. Дальневосточное направление особенно существенно было ограничено по перевозкам конкретно березы.

По погрузке рассчитываем, что закончим четыре месяца с приростом на уровне 0,9%. Это ниже, чем мы ожидали, но при этом по общему грузообороту будет прирост 2,6%. Это связано с тем, что продолжает расти дальность, дает о себе знать погрузка, ориентированная на три припортовые дороги.

— Вы говорили о падении перевозок зерна. А в целом по году вы закладываете снижение по этой номенклатуре?

— На самом деле мы закладывали сохранение объема перевозок зерна на уровне прошлого года, и предположили к этому все-таки есть. Сегодня все-таки далеко не все зерновые грузы, которые идут на экспорт, и, мне кажется, сейчас достаточно удобный период для того, чтобы те грузы, которые возят на автомобилях, — то же зерно — привлекать на российские железные дороги.

Мы для этого примем кое-какие меры. Например, продолжаем диверсифицировать подвижной состав для перевозки зерна. Разработаны сетевые технические условия на перевозку зерна в полувагонах, в специальных вагонах и в контейнерах. То есть если раньше каждый грузоотправитель должен был самостоятельно готовить схему погрузки, то сейчас мы выпустили документ, который позволяет любому клиенту взять сетевые условия и по ним грузить зерно. Сейчас готовим такие же технические условия по перевозке зерна в крытых вагонах. Надеюсь, это также позволит привлечь нам груз.

Далее мы с Минсельхозом договорились об использовании нашей инфраструктуры для накопления крупных зерновых партий, чтобы можно было не по одному вагону возить, а организованными поездами. У нас есть две площадки на Приволжской железной дороге и еще три готовятся, чтобы организовывать эту погрузку. В Сибирском федеральном округе мы также подготовили ряд площадок, где есть железнодорожная инфраструктура, но нет собственной инфраструктуры для накопления зерна. Есть разные способы, как зерно можно накопить: это и установка мини-элеваторов, и мы готовы в этом участвовать, есть и другие способы, как в мешках хранить зерно и тоже копить на большую партию. Такая концентрация дает возможность возить не одиночными вагонами, а маршрутными отправлениями, и это, в свою очередь, сокращает оборот вагона-зерновоза и позволяет меньше парком вывозить больше зерна.

— Сохранит ли ОАО РЖД скидки по зерну? Или это не имеет смысла?

— На сегодняшний день действуют скидки на те направления, где инфраструктура не до конца загружена. В частности, мы дали скидку 50% на перевозку зерна на сухопутный погранпереход «Самур» в направлении Азербайджана, Грузии и далее в Турцию. Мы готовы были бы рассматри-



вать и другие скидки. Вопрос просто в том, что сейчас рынок достаточно существенно падает и нет крупных консолидаторов, кто мог бы нам гарантировать, что объем будет сохраняться либо расти. Проблема, пожалуй, только в этом. С точки зрения нашего делания и нашей готовности рассматривать такие скидки, то все это есть. Кроме того, вы знаете о решении компании по перевозке зерна. Это, в свою очередь, будет стимулировать дальнейший рост перевозок на экспорт.

— А фактически погранпереход «Самур» используется или нет?

— Используется, но там не очень большие объемы.

— Как складывается ситуация с перевозками рыбы?

— С рыбой, к сожалению, плохо, несмотря на все наши усилия. Как мы всегда и говорили, железнодорожные тарифы и работа собственно железнодорожников оказывают мизерное влияние на цену рыбы. В конечной цене горбуши в Москве или в Санкт-Петербурге наша доля — 8 руб. Все остальное — это наценки трейдеров, хранение, доставка с моря до холодильника и так далее. И когда заходит речь о снижении тарифов РЖД, мы бьемся за то, чтобы снизить эти 8 руб. Конечный потребитель этого даже не почувствует. Тем не менее три года назад был принят ряд очень важных решений, и железнодорожники со своей стороны сделали все для того, чтобы эту рыбу повезти.

У нас сегодня в графике движения предусмотрено пять ниток в неделю, чтобы отправлять ускоренные рефрижераторные поезда с Дальнего Востока в центр России. Маршрутная скорость поездов составляет 1,2 тыс. км в сутки — это выше, чем «Транссиб за семь суток», и уже практически на уровне пассажирского поезда.

В течение нескольких лет мы давали тарифные преференции, причем они были двух видов: есть тарифные решения, которые компен-

сируют индексацию, то есть не допускают роста тарифов, и в прошлом году действовало тарифное решение, по которому каждая дополнительная тонна сверх того объема, который мы везли, была дешевле.

К сожалению, этими скидками никто не воспользовался. Осенью прошлого года мы провели два совещания во Владивостоке совместно с Росрыболовством. Все говорили, что рекордная путина, и хотели бы поучаствовать в доставке этой рыбы в центр страны.

Но когда мы встретились с грузоотправителями, они сказали, что очень высокая ставка за вагон-рефрижератор, за рефрижераторный контейнер. Почему это происходит? Потому что в течение восьми месяцев вагоны стоят никому не нужные, а потом четыре месяца оператор пытается во время путины экономику вагона отбить. Получается, что цена на вагоны образует пики: начиная с июля-августа она действительно повышается, а к концу года снижается.

Мы предложили грузоотправителям: нужно заключить долгосрочный контракт с оператором, и он в течение года под объемом равномерно по одинаковой цене будет предоставлять свой подвижной состав. Сегодня этого подвижного состава в избытке, то есть такая возможность у оператора действительно есть. Но работать вдолгую с транспортниками ни один из рыбодобытчиков не захотел. Два контракта были заключены, но в конце года разорваны, потому что коллеги посчитали, что им уже это не очень интересно.

Второй важный момент — срок доставки, за который мы все бьемся. Допустим, наш поезд идет до Екатеринбурга, до Урала пять дней, до Москвы — семь с половиной дней и рыба практически через неделю находится в Москве. Такой маленький срок, к сожалению, сегодня, исходя из ситуации на рынке, тоже неинтересен: гораздо лучше положить эту рыбу в

большое рефрижераторное судно, пока оно идет два месяца вдоль Индии и так далее, спокойно ждать колебаний на рынке и по выгодной цене эту рыбу продавать. То есть холодильник — это нечто вроде биржи на судне. Мы готовы продолжать бороться за этот груз, но понимаем, что наша составляющая в реализации этой продукции минимальна.

— Как может повлиять на ситуацию изменение правил транспортировки скоропортящихся грузов? В каком состоянии эти изменения?

— 6 марта был подписан приказ Минтранса, он сейчас находится на регистрации в Минюсте. Мы рассчитываем, что в ближайшее время он выйдет. Мы очень активно поддерживаем позицию Минтранса: правила были очень старые, не соответствовали никаким рыночным условиям. Сейчас у клиента наконец-то появляется возможность самому выбирать тип подвижного состава исходя из типа упаковки для скоропортящихся грузов и самому выбирать скорость, с которой этот груз будет доставляться.

По нашим оценкам, после выхода правил на железную дорогу может прийти еще примерно 1 млн тонн грузов. Сегодня, например, мы вынуждены везти минеральную воду или пиво только в вагоне-термосе, хотя прекрасно понимаем, что та же минеральная вода в стеклянных бутылках и пиво едут в простой брезентовой фуре без всяких ограничений: во всех ГОСТах и ТУ давно написано, что эта упаковка позволяет перевозить при колебаниях температуры от -30°C до $+40^{\circ}\text{C}$.

Изменение законодательства позволит нам и здесь повысить свою конкурентоспособность. И опять же для перевозки вышеупомянутой рыбы станет больше вагонов, потому что меньше специализированного подвижного состава надо задействовать при перевозке консервов. Хотя и сейчас на Дальнем Востоке стоит около 500 вагонов-рефрижераторов и около 1 тыс. рефрижераторных контейнеров. Суммарно вся эта громада может сразу вывезти 45 тыс. тонн груза. А мы за неделю фактически везем около 800 тонн.

— Но если рыбпромышленникам возить грузы железной дорогой в принципе невыгодно?

— Да, это в принципе невыгодно, и под какой груз занять этот специальный подвижной состав, коллеги не знают. Мы с ФАС сейчас работаем над тем, чтобы еще больше сблизить уровень тарифов в универсальном и в рефрижераторном подвижном составе. Это нужно в первую очередь для того, чтобы была возможность рефконтейнер в обратном направлении загружать как простой универсальный контейнер. Тогда операторам рефрижераторного подвижного состава будет интересно забирать в попутном направлении простой груз.

— Как движется работа по организации биржевой продажи леса и зерна с транспортной услугой?

— Нам нужно вместе с ФАС усовершенствовать саму систему проведения биржевых торгов. В чем сложность сегодня? Продаются небольшие партии, нерегулярно, а при этом мы должны гарантировать, что в очень короткий срок этот товар доставим. У нас должна появиться возможность по каким-то фиксированным направлениям небольшими, но

все-таки крупными партиями эту услугу с помощью биржи продавать. Как это можно сделать — понимание есть, и мы работаем над этим совместно с ФАС и Санкт-Петербургской товарно-сырьевой биржей.

— В прошлом году вы предложили операторам ряд мер по ускорению движения, в том числе изменения в Устав железнодорожного транспорта. Насколько мы понимаем, операторы хотели определенных встречных мер со стороны перевозчика. Удалось ли достичь консенсуса?

— Что касается изменений в устав по ответственности ОАО РЖД, мы уже прошли массу обсуждений на разных площадках. Хочу, чтобы и вы меня тоже услышали: от того, что как-то снизится уровень ответственности, у нас не появится заинтересованность в том, чтобы работать хуже: наша экономика напрямую зависит от того, сколько грузов мы провезем, и мы заинтересованы в том, чтобы их больше брать. Нам говорят: «У вас идет рост числа вагонов с нарушением сроков доставки и так далее». Да, он идет, но идет ровно по тем загруженным направлениям, о которых я сказал. Мы, стремясь забрать как можно больше грузов у наших клиентов, с большим трудом везем его в адрес портов, несем больше рисков с точки зрения нарушения сроков доставки. Самый простой вариант был бы определить, что, да, мы можем провезти ограниченное количество грузов и прекратить принимать дополнительные объемы. Но мы так не делаем: мы понимаем, что у наших клиентов тоже есть производственные программы, и все-таки стремимся вывезти весь этот объем.

Простой пример. При международных перевозках уровень ответственности существенно ниже, чем при перевозках внутри страны: там как раз (лимит пени в доле от цены перевозки. — «Ъ») те самые 50%, а не 100%. Но с точки зрения надежности и сроков доставки по международным перевозкам у нас показатели выше. И говорить, что, если будет такой же уровень ответственности, как при международных перевозках, мы резко поедем хуже, — это не аргумент.

В основном, конечно, позиция операторов сводилась к тому, что раз здесь ОАО РЖД для себя условно получает какой-то бонус, хотелось бы, чтобы какие-то бонусы появились и у них. В частности, рассматривалось снижение штрафных санкций за те или иные нарушения, которые возникают в процессе перевозок. Например, указание недостоверных сведений в перевозочных документах или перегруз. Сегодня, если выявлен перегруз, предусмотрен пятикратный штраф за весь вес груза в вагоне. Можно было бы налагать штраф только за тот объем, который собственно перегрузили. Мы готовы искать компромиссы.

В целом с операторским сообществом у нас сейчас выстроены конструктивные взаимоотношения, регулярно проходят встречи, я включен в состав президиума СОЖТ, что дает мне возможность на этой площадке доводить до коллег нашу позицию, позицию ОАО РЖД. Да, мы расходимся по многим позициям, но по крайней мере стремимся к компромиссу.

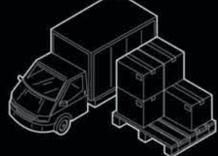
Интервью взяла
Наталья Скорлыгина



ДЕЛОВЫЕ ЛИНИИ

Ведущий транспортно-логистический оператор России

8 800 100-8000, dellin.ru





LTL

Перевозка сборных грузов

FTL

Междугородная перевозка еврофуры

3PL

Комплексные логистические решения

Группа компаний «Деловые Линии» на выставке TransRussia 2019. 15-17 апреля. Москва, МВЦ «Крокус Экспо». Стенд C521 (павильон 1, зал 3).

1 место по объему складских площадей в управлении среди логистических компаний РФ (Knight Frank, 2017 г.).

1 место (свыше 26% рынка) в сегменте перевозок сборных грузов (Infranews, 2017 г.)



СЕРТИФИЦИРОВАННАЯ СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА