



БОРИСОВА Л.А.
к.э.н., доцент

Тарифная политика и проблемы развития логистического сервиса на железнодорожном транспорте



ФЕДОРЕНКО А.И.
д.э.н., профессор
кафедра управления
логистической
инфраструктурой
НИУ ВШЭ

В последнее время руководство Минтранса России и ОАО «Российские железные дороги» неоднократно заявляли о необходимости повышения объемов и качества комплексных логистических услуг, связанных с основной транспортной деятельностью – грузовыми перевозками.

По заявлениям ОАО «РЖД» логистический сервис является одним из важнейших видов бизнеса, в котором компания может обеспечить устойчиво высокий уровень финансовой и операционной эффективности и конкурентоспособности за счет сочетания таких факторов, как долгосрочная привлекательность этого сегмента рынка и возможность холдинга реализовать его на базе доступной входной стоимости. Кроме того, данный вид бизнеса имеет высокий уровень синергии с основной деятельностью компании на рынке грузовых перевозок.

Рассмотрим экономические и организационные предпосылки для реализации заявленных целей.

В настоящее время доходы от логистической деятельности составляют всего 0,5% от общих объемов доходов от грузовых перевозок. Увеличение же емкости рынка перевозок грузов происходит главным образом за счет повышения тарифов на грузовые перевозки.

К числу основных факторов роста объемов железнодорожных грузовых перевозок следует отнести в первую очередь состояние и развитие экономики страны, изменения в размещении производительных сил, конъюнктуры и направлений внешней торговли, а также растущие требования клиентуры к доставке грузов на конкурирующих видах транспорта.

Так, например, снижение экономической активности в стране в течение всего последнего квартала 2012 года уже вынудило Совет директоров ОАО «РЖД» уменьшить план по росту погрузки на железных дорогах страны в 2012 году с 3,6% до 2,4%. Уточненный объем погрузки составит 1,272 млрд. тонн вместо прежнего показателя 1,283 млрд. тонн. Показатель грузооборота останется на том же уровне лишь благодаря росту дальности перевозок. В результате доходы от грузовых перевозок снизятся на 12,4 млрд. руб.

Негативное влияние на тарифные доходы оказывает и изменение структуры объемов перевозок. Так, по разным оценкам, доля железнодорожного транспорта в перевозках нефти с вводом в действие второй очереди нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан сократится на 15–20%, что по мнению экспертов должно больно ударить по доходам ОАО «РЖД», поскольку нефтяные грузы относятся к категории высокодоходной номенклатуры.

При этом в период 2010–2012 г.г. ежегодные объемы перевозок нефти на данном на-

правлении составляли более 15 млн. тонн на базе организованных кольцевых маршрутов по двенадцати специально выделенным ниткам графика с высокой маршрутной скоростью – свыше 1000 км в сутки. Соответственно, в порту Козьмино ежесуточно выгружалось свыше 700 цистерн. Однако стоимость железнодорожной перевозки нефти на этом направлении составляла более 30% от ее конечной цены, тогда как стоимость транспортировки по трубопроводу не превышает 10–15%.

Для удержания этих объемов железнодорожных перевозок действовало более десяти так называемых исключительных (пониженных по сравнению с Прейскурантом №10-01) тарифных условий на перевозку нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом. Сумма тарифной поддержки грузоотправителей за счет доходов ОАО «РЖД» превысила за этот период 10 млрд. рублей.

Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2013–2015 годы свидетельствует о том, что индексация железнодорожных грузовых тарифов будет осуществляться в пределах значений инфляции. Эти факты свидетельствуют о все большей проблематичности для ОАО «РЖД» наращивания т.н. «тарифных» доходов.

Анализ структуры спроса на перевозки и доходов

Рассмотрим подробнее структуру спроса и **доходов по видам перевозимых грузов и сообщений**.

По объему выручки и погрузки основными клиентами железнодорожного транспорта являются крупные промышленные холдинги горно-металлургической, нефтяной промышленности, строительной индустрии и других системообразующих отраслей экономики.

Крупнейшими по объему грузооборота являются сырьевые грузы, из них:

- 30–32% грузооборота приходится на перевозку угля;

Основные грузопотоки угля формируются в Ростовской области, Кузбассе, Печорском бассейне. Из Ростовской области уголь перевозится в направлении Волгоградской, Липецкой областей, Северного

Кавказа, Санкт-Петербурга и Москвы. Из Печорского бассейна уголь направляется в северные районы страны из Воркуты в сторону Архангельской, Вологодской, Липецкой, Кировской, Мурманской областей, Санкт-Петербурга. Уголь из Кузбасса идет как на запад и северо-запад страны (в сторону Новосибирска, Омска, Челябинска, Екатеринбурга, Барнаула, Магнитогорска, Череповца), так и на Дальний Восток. Уголь Уральского и Подмосковного бассейнов распределяется в основном внутри этих регионов.

В условиях повышения конкуренции на мировом рынке угля позиции российских игроков (СУЭК, «Кузбассразрезуголь») на первый взгляд кажутся недостаточно сильными. Ведь россияне проигрывают по себестоимости добычи и Австралии, и Индонезии – там только карьерная разработка открытым способом плюс теплый климат. Кроме того, у австралийцев короткое наземное транспортное плечо, а также имеется специализированная железнодорожная инфраструктура, предназначенная только для угольных поездов. В России же один из главных регионов угледобычи, Кузбасс, слишком удален от экспортных портов и на востоке, и на западе. При этом постоянный рост железнодорожных тарифов снижает прибыльность экспортных поставок.

- примерно 17% грузооборота приходится на перевозку нефти и нефтепродуктов;

Нефтяные грузы доставляются из двух крупных нефтяных районов (Волго-Уральского и Западно-Сибирского) в центр страны, на восток (Челябинск, Омск, Владивосток), в другие регионы. По мере расширения трубопроводной сети углеводородное сырье начинает уходить с железной дороги: 89% нефти экспортируется с системе АК «Транснефть» и 11% – с участием железнодорожного транспорта. При этом железная дорога перевозит около 77% продуктов нефтепереработки – мазута и бензина.

- 10–12% приходится на перевозку строительных материалов;

Из стройматериалов на дальние расстояния перевозится в основном цемент. По информации Первой Грузовой Компании средняя дальность перевозок составляет 750–800 км. Песок, земля, строительная глина отгружаются в пределах 360–400 км.

Отделочные и стеновые материалы перевозятся на расстояние более 2 тыс. км.

■ 7-8% приходится на перевозку железной руды.

Основные поставщики железной руды – Курская магнитная аномалия (это самый мощный железорудный бассейн), месторождения Урала, Южной Якутии. Руда из Курска поставляется на Южный Урал (Челябинск), в Тульскую, Вологодскую (Череповец) области. Из Восточной Сибири – в Западную Сибирь (на металлургические заводы Кузбасса) и на Урал. В свою очередь, крупные металлургические предприятия, расположенные на Урале, в Западной Сибири, на севере и в центре страны, везут по железной дороге черные металлы в разные регионы. Вокруг угольно-металлургических баз по железным дорогам циркулируют большие объемы огнеупорных материалов, формовочных песков и прочих материалов.

Структура перевозимых железной дорогой грузов

определяется во многом структурой экономики страны. Характерные особенности такой взаимосвязи применительно к России, странам Европейского Сообщества и Северной Америки отражены в табл. 1.

Следует отметить, что три крупнейших вида грузов обеспечивают примерно 60% грузооборота. Анализ экспертов ОАО «РЖД» с учетом фактических параметров индексации тарифов в 2003–2011 годах показал, что по отношению к уровню 2003 года, когда был введен в действие новый Прейскурант № 10-01, уровень транспортной составляющей в цене продукции снизился по целому ряду грузов основной номенклатуры (табл. 2)

Однако, это в целом положительное явление для российских предприятий существенно не повлияло на уровень логистических издержек. К тому же величина транспортной составляющей в цене товаров весьма высока по сравнению с аналогичным показателем для экспортно-им-

портных грузов железнодорожным транспортом. Так, по данным Федеральной службы по тарифам России в этих двух видах железнодорожной доставки сырой нефти транспортная составляющая колеблется в пределах 10,9 – 18,3% (табл. 3).

Это подтверждается анализом структуры факторов, влияющих на рост доходов ОАО «РЖД» от грузовых перевозок в 2011 году. Дополнительные доходы к 2010 году получены в размере:

■ +27,8 млрд. руб. – за счет роста перевозки к уровню 2010 года;

■ +39,1 млрд. руб. – за счет роста доходной ставки.

Таблица 1

Структура железнодорожных перевозок по видам грузов

Вид грузов	Россия	ЕС	Северная Америка
Уголь	31%	35%	46%
Нефть и нефтепродукты	17%	4%	2%
Строительные материалы	11%	20%	10%
Металлы	9%	10%	3%
Руды	8%	3%	3%
Прочие	24%	28%	36%
Доля маршрутных перевозок	30%	50%	60%

Таблица 2

Снижение транспортной составляющей в цене продукции в 2003–2011 гг.

Вид груза	Снижение транспортной составляющей в цене (п.п.)
Мазут	13,4
Нефть сырая	6,7
Энергетический уголь	5,0
Дизельное топливо	2,9
Бензин	2,1
Чугун	1,0
Пиломатериалы	2,0
Коксующийся уголь	9,7
Лес круглый	3,3
Руда железная	11,8

Таблица 3

Транспортная составляющая в цене груза «нефть сырая»

Наименование груза и вид перевозки	Ж.д. тариф (2011 год), руб./тонна	Цена руб./тонна	Транспортная составляющая, % в цене груза
Нефть сырая – перевозка через погранпереходы)	2 145,1	19 605,4	10,9
Нефть сырая – внутрироссийские перевозки)	1 692,9	9 258,8	18,3

Интерес представляет также динамика доходных ставок железнодорожных перевозок грузов по различным видам сообщений (табл. 4).

При этом следует иметь в виду, что доля внутренних железнодорожных перевозок оценивается в 67%. Однако в последние годы она снижается, а объемы перевозок экспортных грузов растут: в 2011 г. по сравнению с 2003 г. их доля увеличилась с 26 до 33%.

Анализ таблицы 4 свидетельствует о более высокой доходности транзитных и внутренних перевозок по сравнению с перевозкой экспортных грузов. Это, однако, во многом связано со сравнительно низкой средней дальностью доставки внутренних перевозок при сопоставимых уровнях тарифов (в условиях этапа завершения процесса унификации) и более высоких транзитных тарифах.

В структуре перевозок экспортных грузов основные объемы составляют т.н. «энергосырьевые» грузы. В основном экспортные грузы отправляются через морские порты юга, северо-запада и востока страны, в два раза меньшие объемы – че-

Таблица 4

Динамика доходных ставок железнодорожных перевозок грузов по видам сообщений (руб./т-км)

Вид сообщений	2010	2011
Внутренние перевозки	521,5	538,8
Перевозки через погранпереходы	485,2	460,4
Перевозки через порты	325	330
Транзит	830,8	927,9

рез сухопутные переходы. За последние восемь лет отгрузка с железной дороги в порты выросла на 71%.

С увеличением спроса на сырьевые товары со стороны азиатских потребителей в последние годы стали нарастать грузопотоки в дальневосточном направлении. Объемы перевозок грузов в южные порты в период с 2003 по 2011 год выросли на 35%, в северо-западные – на 88%, а в порты Дальнего Востока – на целых 90%.

В европейской части страны и на выходах из Кузбасса на запад до сих пор не достигнут докризисный уровень объема перевозок грузов, тогда как в восточном регионе докризисные показатели уже превышены.

Несмотря на сдерживание роста железнодорожных тарифов государственными регулирующими органами на уровне инфляции, фактический индекс подорожания грузовых перевозок заметно выше. Операторы вагонов увеличивают стоимость своих услуг на 15-40%, в результате чего конечная стоимость перевозки растет на 10-16% в год, и грузоотправители вынуждены с этим соглашаться.

Выбор потребителем вида транспорта определяется целым рядом факторов, на одном из первых мест цена транспортной услуги. При всей изначальной привлекательности железнодорожного транспорта, но менее ощутимом росте тарифов в других секторах транспортного рынка, клиенты вынуждены менять устоявшиеся схемы, искать альтернативные способы доставки грузов. И это не только российская особенность: для Украины, Белоруссии, Казахстана характерна своя специфика рынка, но вектор развития вполне универсален.

Если рассматривать динамику тарифов по сегментам транспортного рынка – авиа-

ционные, автомобильные, водные (речные и морские) перевозки, – то на каждом из них наблюдаются колебания среднего уровня тарифов, связанные с рыночной конъюнктурой. Анализ рынка железнодорожных перевозок демонстрирует только один тренд изменения тарифов – прямая, достаточно резко устремленная вверх. Как результат – снижение спроса и объемов, т.к. не у всех клиентов хватает выносливости участвовать в этой гонке.

Краткий анализ спроса по клиентам дает следующие результаты. Из общего количества клиентов железной дороги, которое превышает сегодня 70 тыс. грузоотправителей, значительную по количеству долю составляют мелкие и средние предприятия, каждое из которых предъявляет груз к перевозке повагонными отправками. Транспортная составляющая для этих предприятий также велика. Однако основная часть объема погрузки, тем не менее, обеспечивается крупнейшими клиентами. На 100 крупнейших клиентов приходится около 40% погрузки, при этом каждый из этих клиентов в год предъявляет спрос в среднем на погрузку 60 тыс. вагонов.

Кроме того, погрузка характеризуется высокой степенью концентрации по станциям. На крупнейшие 100 станций приходится 38% погрузки, при этом с каждой такой станции в год в среднем отправляется 90 тыс. вагонов. В целом по сети более 90% перевозимых грузов приходится на менее чем 10% грузоотправителей и 30% станций. При этом подавляющее большинство перевозок (более 85%) несет межрегиональный или национальный характер (проезд более чем по одной из 17 железных дорог) при средней дальности перевозки более 1400 км.

Анализ качества железнодорожных перевозок грузов

Требования, предъявляемые современным логистическим подходом к оценке конкурентоспособности транспортной услуги, включают, прежде всего, достаточный уровень ее комплексности и качества. В последнее время руководство ОАО «РЖД» сетует на перехват объемов перевозок грузов с железной дороги другими видами тран-

спорта. Выдвигается также идея повышения расходов автомобильного транспорта на содержание дорожной инфраструктуры.

Однако потребитель выбирает вид транспорта исходя из комплекса показателей, где фактор качества доставки грузов выходит зачастую на первое место. На российском же железнодорожном транспорте уже в течение ряда лет прослеживается тенденция к снижению параметров качества перевозок грузов.

Сегодня отставание железнодорожного транспорта России от зарубежного уровня по производительности и транспортным технологиям составляет, по мнению специалистов, 10-15 и более раз. Это одна из причин того, например, что доля мультимодальных перевозок в России – обязательной составляющей международных транспортных коридоров – оценивается всего в 1,5-2,0%, а колоссальный транзитный потенциал практически не используется (по некоторым оценкам на долю России приходится всего около 2,0% от мирового транзита грузов).

По мнению специалистов средний уровень потерь грузов на отечественном железнодорожном транспорте в несколько раз превосходит нормы естественной убыли. Так, фактические потери при перевозках цемента при норме 1,2% составляют 4,0%, кирпича соответственно – 1,3 и 7,0%, угля – 1,5 и 5,0%, железной руды – 0,9 и 3,5%, зерна – соответственно 0,1 и 0,2%.

При потерях перевозимых грузов железная дорога несет ответственность в размере полной стоимости утраченного груза или ее части в случае его порчи, а также возвращает взысканную за этот груз провозную плату и иные причитающиеся ей платежи пропорционально количеству потерь. По экспертным оценкам средний фактический уровень сохранности перевозимых грузов на железных дорогах России сейчас составляет 0,85–0,87 (без учета косвенных потерь).

Следует отметить, что на железнодорожном транспорте до сих пор отсутствует общепринятый комплексный критерий оценки качества услуги, хотя в системе логистических операций выбор оптимальной технологии транспортировки должен быть ориентирован именно на него сочетании с другими показателями (цена доставки, надежность и пр.). С точки зрения конкрет-

ного пользователя услуг транспорта главными показателями, характеризующими качество доставки, следует считать скорость (время) доставки, а также (как производные) регулярность и гарантированность конкретных сроков доставки. Еще в конце 80-х годов на железнодорожном транспорте отмечалось сокращение скоростей продвижения скоропортящихся грузов, мелких и контейнерных отправок. За 10 лет скорость их продвижения снизилась на 10-15%. В последние годы эти процессы продолжаются, но уже в сочетании с систематическим ростом тарифов. Резкое различие в сроках доставки грузов в сочетании с дополнительными преимуществами, которые получает пользователь услугами автомобильного транспорта (сокращение перегрузочных операций в 2-3 раза, обеспечение лучшей сохранности и др.), свидетельствует о целесообразности предпочтения его по сравнению с железнодорожным транспортом. Тарифная система железнодорожного транспорта не должна искусственно сдерживать этот процесс.

В действующей тарифной системе скорости и срокам доставки грузов отведена далеко не приоритетная роль, которой заслуживают эти важнейшие показатели транспортной логистики. В настоящее время нормативные сроки доставки, заложенные в базовую основу тарифа, устанавливаются в среднем по отрасли, а не дифференцированы по направлениям и маршрутам.

Сокращение сроков доставки грузов обеспечивает не только повышение качества предоставляемых грузовладельцам транспортных услуг, но и значительную экономию средств. Так, сокращение срока транспортировки на 18 суток только одного контейнера TEU с грузом стоимостью \$50 тыс. из стран АТР в Европу позволит грузоладельцу сэкономить около \$320. Кроме того, уменьшение срока аренды контейнера на этот же период даст дополнительную экономию в \$120–155.

Сокращение сроков доставки уменьшает и период оборачиваемости финансовых ресурсов, вложенных в обеспечение перевозок как минимум на 40%, что повышает эффективность их использования и является резервом увеличения рентабельности работы, как компаний-грузовладельцев, так и транспортных компаний.

Сегодня проблема сокращения времени нахождения товара (груза) в сфере транспорта становится безотлагательной не только для пользователей его услугами (потребность в снижении бремени оборотного капитала), но и самого транспорта, т.к. приводит к нехватке пропускной способности линий, вагонов, снижению производительности, росту себестоимости и т.п.

Проблемы повышения качества железнодорожных перевозок грузов

В проекте Транспортной стратегии Российской Федерации намечены высокие цели по повышению качества железнодорожных перевозок (табл. 5).

Рассмотрим подробнее возможность достижения приведенных показателей.

За последние 15 лет общее количество железнодорожных станций снизилось на 18%, развернутая длина станционных путей – на 9%, длина приемо-отправочных путей – на 20%, длина сортировочных путей – на 20%.

В результате протяженность «узких мест», ограничивающих пропускную способность железных дорог, в настоящее время составляет 8,3 тыс. км, или около 30% протяженности основных направлений сети, обеспечивающих 80% грузооборота. Все это негативно влияет на рост коммерческой скорости доставки грузов.

В 2011 году в результате роста парка вагонов различных собственников и его использования для перевозки по конкретным направлениям только конкретных грузов произошло снижение пропускных способностей инфраструктуры. Так, увеличение количества встречных перевозок порожних вагонов и возросшая нагрузка на грузовые и сортировочные станции оказали влияние на изменение следующих показателей:

- из общего количества отправок (17 562,0 тыс. отправок), прибывших на дороги назначения, с нарушением срока доставки прибыли 3 228,3 тыс. отправок (18,4%), что выше уровня 2010 года на 5,6%;

- средняя скорость одной отправки в 2011 году снизилась на 27 км/сутки в сравнении с 2010 годом (2010 год – 274 км/сутки, 2011 год – 247 км/сутки);

Таблица 5

Целевые индикаторы по железнодорожному транспорту

Показатели	2011	2015	2030
Коммерческая скорость доставки контейнеров, км /сутки	304	400	800
Коммерческая скорость доставки контейнеров в транзитном сообщении, км / сутки	635	800	1700
Коммерческая скорость доставки отправок грузов, км/сутки	247	271	320
Коммерческая скорость доставки маршрутных отправок грузов, км/сутки	415	418	450
Доля отправок грузов, доставленных в нормативный срок, %	81,6	85	95
Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок, %	2,0	3,0	8,8
Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности (на основных направлениях), %	8,9	8,0	0
Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)	0	65	503
Создание мультимодальных логистических центров в транспортных узлах (нарастающим итогом с 2011 года)	0	15	51
Густота сети железных дорог (общего пользования), км/тыс. кв. км	5	5	5
Железнодорожные перевозки транзитных грузов через территорию России, млн. т	30,3	50	81
Железнодорожные перевозки транзитных контейнеров через территорию России, тыс. TEU	174	660	1960
Объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали, млн. т	0,8	8,9	20,5

■ значительно возрос объем прибывших с просрочкой доставки вагонов – как порожних, так и груженых, при этом процент просрочки груженых вагонов в конце года составил 17,8%, что на 10,7% превысило уровень начала года (7,1%). В сегменте контейнерных перевозок наблюдается наименьшее число просрочки доставки грузов – не более 3% от всех отправок.

По нашему мнению для сокращения сроков доставки грузов возможно использование в числе других путей и тарифной политики. Для этого необходимо установление между сроками доставки и тарифами прямой зависимости, в частности целесообразно:

■ выделение нескольких категорий перевозок по срокам доставки грузов с соответствующей тарифной дифференциацией и предоставлением прав пользователю выбирать режим перевозок (например, в пределах норматива, ускоренная, срочная);

■ осуществление «привязки» нормативов скоростей к основным направлениям или маршрутам грузопотоков;

■ введение экономического и административного стимула постоянной реализации мер по сокращению сроков продвижения товаров.

В настоящее время повагонные отправки сохраняют устойчиво высокую долю в общем объеме перевозок, и составляют около 65% вагонов от среднесуточного объема погрузки. Что касается таких прогрессивных технологий, как маршрутные, позволяющих существенно сократить срок доставки, то их доля относительно высока лишь для некоторых сырьевых грузов, транспортируемых через порты страны (рис. 1).

Так, по нефтеналивным грузам доля отправительской маршрутизации в 2010 г. составила лишь 44,4%. Приоритетная задача железнодорожников в краткосрочной перспективе – повышение ее до 50%.

В таблице 6 приведен пример тарификации услуг грузового железнодорожного тран-

Таблица 6

Пример дифференцированной тарификации железнодорожных перевозок в Германии

Масса поезда нетто не менее, тонн	Скидки со стоимости перевозки угля маршрутными поездами, % (при периодическом обращении поездов)			
	Реже трех раз в неделю	Три раза в неделю	По рабочим дням	Ежедневно
900	9,0	13,0	15,0	17,0
1100	16,0	21,0	23,0	24,0
1300	20,0	25,0	27,0	28,0
1600	23,0	28,0	30,0	31,0

спорта при перевозке наиболее массового груза – угля в Германии с использованием дифференцированного (можно сказать, логистического) подхода. Подобный подход дает возможность пользователям услугами железнодорожного транспорта (грузоотправителям, грузополучателям и экспедиторам) более эффективно осуществлять транспортное планирование, выстраивать оптимальные цепи поставок и составлять оптимизационные модели.

Из этих данных следует, что в Германии при перевозке угля маршрутными поездами размер скидок в зависимости от веса и регулярности маршрута достигает 30% и более.

Приведенная информация подтверждает, что потенциально возможные для грузоотправителей тарифные стимулы маршрутизации на железных дорогах России могут быть усилены, по крайней мере, пятикратно, т.к. сегодня предоставляемая ма-

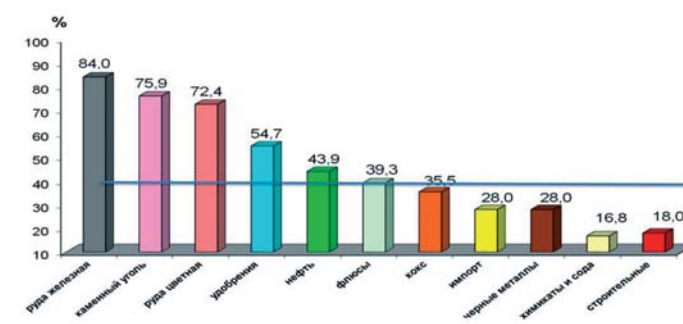


Рис 1. Процент охвата грузов маршрутами от общей погрузки по данным ОАО «РЖД» в 2011 году

ксимальная скидка с тарифов на полные маршруты составляет 7%.

Некоторые дочерние компании ОАО «РЖД» перешли к оказанию транспортно-логистических услуг, что позволило привлечь дополнительные объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом и увеличить финансовые показатели.

Рассмотрим подробнее экономику деятельности ОАО «Трансконтейнер», дочерней компании ОАО «РЖД», которая стремится оказывать комплексные транспортно-логистические услуги, доля которых составляет 54,7% в выручке компании (табл. 7 и 8).

Таблица 7

Основные производственные показатели

	2010 год	2011 год
Объем перевозок на фитинговых платформах (тыс. ДФЭ), в том числе:	1 202,2	1 361,8
во внутригосударственном сообщении	719,3	778,0
в международном сообщении	482,9	583,8
Переработано на терминалах общества (тыс. ДФЭ)	1 504,9	1 577,0

Выручка ОАО «ТрансКонтейнер» выросла в 2011 году на 35%, EBITDA практически удвоилась и составила 8,4 млрд. рублей, чистая прибыль – основной показатель деятельности акционерного общества – выросла более чем в 4 раза до 3,8 млрд. рублей.

Также в 2011 году произошел прорыв в международной деятельности Общества: был приобретен контрольный пакет АО «Кедентранссервис» – ведущего оператора железнодорожных терминалов в Республике Казахстан. Это позволило компании не только получить дополнительный синергетический эффект от интеграции операторского и терминального бизнеса на территории Республики Казахстан, но и, в сотрудничестве с АО «НК «КТЖ» – вторым акционером АО «Кедентранссервис» – создать платформу для развития комплексных перевозок контейнерных грузов из Китая в направлении Восток-Запад.

Основные услуги ОАО «ТрансКонтейнер»:

железнодорожные контейнерные перевозки

- предоставление подвижного состава для перевозки клиентских грузов в собственных контейнерах Общества;
- предоставление подвижного состава для перевозки контейнеров клиентов;
- предоставление в аренду вагонов и контейнеров;
- оказание услуг по перевозке специализированных контейнеров.
- экспедиторские и логистические услуги
- экспедирование груза, в т.ч. подготовка транспортных документов, таможенная очистка и т.д.;
- отслеживание контейнерных грузов, планирование и оптимизация графика поставок;
- организация мультимодальных контейнерных поставок «от двери до двери» по «сквозному тарифу».

Для выполнения этих услуг у компании имеются:

- 24 376 фитинговых платформ
- 59 116 ISO контейнеров
- в том числе 2353 специализированных контейнеров и 40755 среднетоннажных контейнеров.

Основные финансовые показатели (млн. руб.)

Таблица 8

	2010 год	2011 год
Выручка	22 841	30 876
ЕБИТДА	4 427	8 448
Прибыль от продаж	2 093	5 735
Чистая прибыль	928	3 843
Рентабельность по ЕБИТДА	26,8%	37,2%
Рентабельность продаж	12,7%	25,3%
Рентабельность чистая	5,6%	16,9%

Компания оказывает также услуги контейнерных терминалов:

- погрузка, разгрузка, хранение контейнеров (в рамках агентского соглашения с ОАО «РЖД»);
- дополнительные терминальные услуги (загрузка/выгрузка груза в/из контейнера, подготовка контейнера под погрузку и т.д.);
- услуги складов временного хранения.

Для выполнения этих услуг у компании имеется:

- собственные контейнерные терминалы Компании на 46 железнодорожных станциях в России и 1 контейнерный терминал в Словакии (долгосрочная аренда);
- 11 таможенных складов временного хранения;
- 246 единиц погрузочной техники;
- 317 автомобильных тягачей;
- 493 полуприцепа-контейнеровоза
- 81 бортовых автомобилей для перевозки среднетоннажных контейнеров.

Доля компании в терминальной переработке контейнеров на сети российских железных дорог составила в 2011 году 30,3%, а доля этих услуг в выручке компании составила 9,2%. Доля перевозок контейнеров собственным автомобильным парком до грузополучателей составила 43,6%, а доля этих услуг в общей выручке компании – 5,5%.

В 2011 году объем контейнерных перевозок во внутреннем сообщении составил 1 260,0 тыс. ДФЭ, увеличившись на 12,8% по сравнению с уровнем предыдущего года.

В структуре внутрироссийского железнодорожного контейнерооборота перевозки грузных контейнеров в 2011 году составили 55,6%. Объем перевозок грузе-

ных контейнеров во внутреннем сообщении вырос на 17,7%, в то время как перевозки порожних контейнеров увеличились только на 7,3% к уровню 2010 года.

Структура внутрироссийского железнодорожного контейнерного грузооборота более диверсифицирована по сравнению с международными перевозками. В 2011 году на продукцию химической промышленности и потребительских товаров приходилось по 15% перевозок, доля продовольственных грузов составила 13%, доля машин и оборудования составила 9%, доля метизов – 8%, доля бумаги, нефтяных грузов и строительных грузов – по 7% перевозок от оборота грузных контейнеров во внутригосударственном железнодорожном сообщении.

Основной вклад в динамику железнодорожных контейнерных перевозок во внутреннем сообщении внесли потребительские товары, строительные грузы и продукция машиностроения, которые выросли на 26%, 30% и 41% соответственно.

Основные контейнеропотоки во внутреннем железнодорожном сообщении были сконцентрированы в направлениях Центральная Россия – Сибирь, а также в пределах Европейской части России.

Железнодорожные контейнерные перевозки в импортном сообщении в 2011 году выросли на 17,5%, с 464,7 тыс. ДФЭ до 546,2 тыс. ДФЭ. Основным фактором роста стало посткризисное восстановление импорта на фоне роста потребительской активности и розничного кредитования банков. Основной рост контейнеропотоков по импорту наблюдался на Дальнем Востоке:

- оборот контейнеров дальневосточных портов в 2011 году вырос на 35%;
- контейнеропоток через погранпереход Забайкальск вырос на 32%.

Основной вклад в динамику контейнерооборота по импорту внесли грузные контейнеры (+28,9%), оборот порожних контейнеров сократился на 16,2%. В результате доля грузных контейнеров в контейнерном импорте в 2011 году возросла до 82% с 75% годом ранее.

В структуре контейнерного грузооборота в импортном сообщении доминировали поставки автокомплектующих (37%), потребительские товары (14%), химикаты (12%), метизы (12%), а также машины и станки (11%).

Наибольший рост в 2011 году в разрезе товарных групп продемонстрировали контейнерные перевозки машин и станков (рост на 77%), строительных грузов (рост на 53%), потребительских товаров (рост на 28%), автокомплектующих (рост на 24%) и химикатов (рост на 21%).

Основные импортные контейнеропотоки поступали на территорию Российской Федерации из стран Восточной Азии (Китай, Республики Корея и Японии), а также из стран Центральной и Восточной Европы.

Железнодорожные контейнерные перевозки в экспортном сообщении в 2011 году выросли на 21,3% и составили 693,8 тыс. ДФЭ по сравнению с 572,1 тыс. ДФЭ годом ранее.

В структуре железнодорожных перевозок контейнеров в экспортном сообщении доминируют грузные контейнеры. В то же время, в 2011 году опережающими темпами росли экспортные перевозки порожних контейнеров, что связано с ростом объемов контейнерного импорта. В результате, в 2011 году доля порожних контейнеров в общем обороте контейнеров по экспорту возросла до 26,2% по сравнению с 21,5% годом ранее.

В 2011 году в структуре российского железнодорожного контейнерного экспорта, как и ранее, преобладали целлюлозно-бумажная продукция и химическая продукция, обеспечившие в совокупности 59% от всего российского объема контейнерного экспорта.

Наибольшие темпы роста в 2011 году продемонстрировали перевозки метизов, которые выросли на 63% до 24,3 тыс. ДФЭ и лесных грузов (рост на 64% до 61,5 тыс. ДФЭ), а также химической продукции (рост на 46% до 123,7 тыс. ДФЭ). Рост экспортных перевозок целлюлозно-бумажной продукции составил 9% к уровню 2010 года.

Основной контейнерный экспорт в 2011 году по сети РЖД осуществлялся в направлении портов Северо-Запада и Дальнего Востока, а также в страны Восточной Европы.

Транзитные железнодорожные перевозки контейнеров в 2011 году выросли на 9,3%, с 152,6 до 166,8 тыс. ДФЭ. В транзите преобладают грузные контейнеры, в 2011 году их доля в железнодорожном транзитном контейнерообороте составила 70,8%, снизившись с 73,3% годом ранее.

В 2011 году наибольший вклад в тран-

зитный грузооборот внесли автокомплекующие, доля которых составила 22% в общей структуре транзитных контейнерных перевозок, черные металлы (16%), скоропортящиеся грузы (11%), потребительские товары (9%), машины и станки (9%), химическая продукция и метизы (8%).

Рост железнодорожного контейнерного грузооборота в транзитном сообщении в 2011 году произошел преимущественно за счет автокомплекующих, которые выросли на 33% к уровню 2010 года, метизов (рост на 36%), машин и оборудования (рост на 30%), продовольственных грузов (рост на 26%), потребительских товаров и черных металлов (рост на 17%), а также химической продукции (рост на 25%).

В основном железнодорожный контейнерный транзит осуществляется в направлении Север-Юг: между странами Восточной Европы (включая Прибалтику) и Средней Азией.

Интерес представляет динамика структуры выручки компании по видам деятельности (табл. 9).

Выручка от железнодорожных контейнерных перевозок выросла на 47,4%, с 6980 млн. рублей в 2010 г. до 10289 млн. рублей в 2011 году, преимущественно за счет роста объемов более доходных перевозок в ДФЭ по типовым договорам на 21,4%, с 495 тыс. ДФЭ в 2010 году до 601 тыс. ДФЭ в 2011 г., а также за счет роста цен в условиях высокого спроса на данные услуги.

Выручка от терминальных услуг, включая агентское вознаграждение, выросла на 441

млн. рублей, или на 22%, с 2008 млн. рублей в 2010 г. до 2449 млн. рублей в 2011 году. Данный рост был обусловлен преимущественно консолидацией в отчетности показателей АО «Кедентранссервис», ведущего оператора железнодорожных терминалов в Республике Казахстан, начиная с 18 марта 2011 г. Среди прочих факторов роста можно отметить рост объемов переработки контейнеров на терминалах Общества на сети российских железных дорог, который составил 4,8%, с 1505 тыс. ДФЭ в 2010 г. до 1577 тыс. ДФЭ в 2011 году, а также ценовую динамику.

Агентское вознаграждение, уплачиваемое Обществу за оказание терминальных услуг от имени ОАО «РЖД», выросло на 13,4%, с 1612 млн. рублей в 2010 г. до 1828 млн. рублей в 2011 г., в основном за счет роста объемов терминальной переработки на 4,8% и роста тарифов.

Выручка от автоперевозок выросла на 197 млн. рублей, или на 13%, с 1 513 млн. рублей в 2010 г. до 1 710 млн. рублей в 2011 г., преимущественно за счет роста объемов автодоставки собственным и привлеченным автопарком на 4,2%, с 630 тыс. ДФЭ в 2010 г. до 657 тыс. ДФЭ в 2011 г., что соответствует росту объемов терминальной переработки, а также благодаря благоприятной ценовой конъюнктуре.

Выручка от предоставления прочих экспедиторских и логистических услуг в 2011 г. выросла на 37,4% до 1 025 млн. рублей за счет роста объемов железнодорожных контейнерных перевозок и спроса на допол-

Таблица 9

Динамика структуры выручки ОАО «Трансконтейнер»

млн. руб.	2011	2010	Изменение	%
Интегрированные экспедиторские и логистические услуги	14894	11240	3654	32,5
Железнодорожные контейнерные перевозки	10289	6980	3309	47,4
Терминальное обслуживание и агентские услуги	2449	2008	441	22,0
Автоперевозки	1710	1513	197	13,0
Прочие экспедиторские услуги	1025	746	279	37,4
Услуги на складах временного хранения	383	273	110	40,3
Прочее	126	81	45	55,6
Итого выручка	30876	22841	8035	35,2

нительные услуги со стороны клиентов.

Выручка от предоставления услуг на складах временного хранения выросла на 110 млн. рублей, или на 40,3%, с 273 млн. рублей в 2010 г. до 383 млн. рублей в 2011 г., в основном за счет роста международных перевозок подвижным составом Общества на 20,9%.

Начатая во время кризиса работа по повышению эффективности деятельности компании, в том числе гибкая ценовая политика, оптимизация управления подвижным составом и контроль затрат, позволила компании достичь в 2011 году хороших результатов. Коэффициент порожнего пробега контейнеров был снижен с 39% до 34%, доля порожнего пробега платформ сократилась с 8,8% до 8,3%, улучшилась оборачиваемость вагонного парка с 14,2 суток до 13,1 суток.

Кроме того, была внедрена новая система бюджетирования, что позволило повысить качество контроля расходов. Заработала система оценки деятельности менеджмента Компании на основе ключевых показателей эффективности.

Однако для других дочерних компаний ОАО «РЖД» и операторов железнодорожных вагонов проблема перехода на оказание транспортно-логистических услуг стоит еще очень остро.

Решение проблемы качества и комплексности транспортных и логистических услуг – необходимая составляющая реализации транзитного потенциала. Наиболее актуальные из факторов, мешающих развитию железнодорожного транзита: нестабильная скорость прохождения транзитных маршрутов, проблемы с наличием или отсутствием вагонов инвентарного парка, отсутствие технологий, позволяющих сгладить или устранить сезонность железнодорожных перевозок, инфраструктурные и технологические ограничения, например, разные стандарты длин поездов в Китае, России и Европе, а также отсутствие унифицированных перевозочных документов и всей системы перевозочных правил, связанных с проведением пограничного, таможенного, фитосанитарного и других видов контроля, и существующих технологий работы транспорта.

Объем перевозок грузов в контейнерах в направлении Западная Европа – Восточная Азия сейчас превышает 6 млн. TEU при сум-

марной стоимости товарной массы более \$250 млрд. Из этого объема к российским транспортным коммуникациям тяготеет только 10–15%. По мнению экспертов повысить привлекательность Транссиба могут только комплексные услуги на транзитные перевозки. Ускорение перевозок все равно пока не позволит превратить Транссиб в популярный маршрут. Стоимость доставки морским путем 40-футового контейнера из Шанхая в Москву составляет \$3,4 тыс., а по железной дороге – \$5 тыс. Новая технология ОАО «РЖД» дает возможность снизить расходы по транспортировке одного контейнера на \$800. Но при этом морской путь все равно на \$800 дешевле.

Для повышения своей транзитной привлекательности необходимо, чтобы перевозка по железной дороге стала единым бизнес-процессом, комплексным транспортным продуктом. Этому, однако, помимо перечисленных факторов, мешает разобщенность причастных к процессу ведомств и компаний, результатом которой является и отсутствие до сих пор единого сопроводительного перевозочного документа, и неравномерное развитие портовых мощностей на Балтике. Отсутствие системы отлаженного взаимодействия всех звеньев логистической цепи и ее элементов повышает долю транспортной составляющей в цене продукции при интермодальных международных перевозках на 5–10%. Это дополнительно снижает конкурентоспособность российского варианта транспортировки с участием Транссиба по сравнению с морским маршрутом.

Анализ финансово-хозяйственной деятельности Первой и Второй грузовых компаний, ориентированных на перевозки и предоставление вагонов в аренду, а также ОАО «РЖД Логистика» и ОАО «Рефсервис» за 2011 год свидетельствует о недостаточной привлекательности пока логистического бизнеса для ОАО «РЖД» (табл. 10).

В результате оперирование вагонным парком для основных железнодорожных компаний выгоднее, чем логистическое обслуживание клиентов железнодорожного транспорта. Как следствие в настоящее время около 80% общего объема грузовых перевозок железнодорожным транспортом осуществляется с участием экспедиторов, а объемы транзитных перевозок на 97% организованы международными экспедитор-

Таблица 10

Показатели работы дочерних компаний ОАО «РЖД» за 2011 год

Показатели	Первая грузовая компания	Вторая грузовая компания	ОАО «РЖД Логистика»	ОАО «Рефсервис»
Объем погрузки, млн. т	284,9	58,9	1,4	1,63
Грузооборот, млн. ткм	532,345	111,525		5085,0
Выручка, млрд. руб.	115,226	42,254	1,797	2,707
в т.ч. от перевозочной деятельности, млрд. руб.	103,939	19,214	1,687	2,175
Расходы – всего, млрд. руб.	88,667	25,092	1,677	2,804
в т.ч. на перевозочной деятельности	71,425	17,564		2,252
Чистая прибыль, млн. руб.	20 524	14 874,6	97,2	–
Рентабельность продаж, %	23,0	40,6	5,4	–

скими компаниями.

Все описанные экономические тенденции в сфере услуг железнодорожного транспорта являются предпосылками и свидетельствами того, что, несмотря на декларативные заявления, развитие логистического сервиса пока далеко от потребностей клиентов и экономики в целом и носит характер отдельных проявлений в деятельности частного транспортного и (в большей степени) провайдерского бизнеса. По мнению многих экспертов сегодня логистику (хотя и во взаимодействии с операторскими компаниями) формирует сам грузоотправитель. Один из многих примеров – для оптимизации транспортно-логистических схем на Свердловской железной дороге создана и успешно действует спе-

циальная рабочая группа с участием представителей крупных промышленных предприятий, профильных министерств и ассоциаций. Как показывает анализ, эффективность такого бизнеса для транспортных компаний невысока и, учитывая высокую роль в регулировании российской железнодорожной монополии государственных органов, целесообразно, чтобы проводимая ими политика, в т.ч. тарифная, способствовала созданию соответствующих стимулов к его реализации.

ЛИТЕРАТУРА

1. В.А. Гапанович. Развитие терминально-логистической инфраструктуры ОАО «Российские железные дороги». Журнал «Транспорт Российской Федерации», № 5 (30) 2010.
2. М.О. Сураева. Особенности транспортно-экспедиционного обслуживания на железнодорожном транспорте за рубежом. Журнал «Экономика и управление», №4(77), 2011.
3. И. Ступин. Дайте дорогу экономике. Журнал «Эксперт», №25 (808), 2012.
4. Экономика железнодорожного транспорта. Учеб. для вузов ж.-д. транспорта /Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006.
5. С.М. Резер. Логистика и экономическая безопасность. Журнал «Железнодорожный транспорт» №11, 2011
6. К.Л. Комаров, К.А. Пахомов, М.В. Пятаев. Системный подход к разработке концепции формирования опорной терминальной сети. Журнал «Железнодорожный транспорт» №5, 2009
7. И.К. Ахполов «Формирование и регулирование грузовых железнодорожных тарифов». – М.: ВИНТИ, 2006.



КОЛИК А.В.
к.т.н., профессор
кафедры управления
логистической инфраструктурой
НИУ ВШЭ

Европейская логистика: на пути к универсальной интермодальной транспортной единице¹

Интермодализм, который в 60-е годы 20 века рассматривался многими как «эксперимент в пробырке», за сравнительно короткий исторический срок превратился в один из базовых принципов транспортной политики развитых стран и в универсальный логистический инструмент. Сегмент международных перевозок генеральных грузов в настоящее время практически полностью обеспечивается интермодальными транспортными системами, которые продолжают развиваться и в межконтинентальном сообщении, и в сфере деятельности внутреннего транспорта.

Согласно определению ЕЭК ООН, интермодальная перевозка – это перемещение груза в погрузочной единице, которая последовательно транспортируется двумя или более видами транспорта без перегрузки самого груза при смене вида транспорта. В данном определении подчеркивается принципиальная особенность интермодальной перевозки – наличие стандартной погрузочной единицы (далее – интермодальная транспортная единица, ИТЕ). Параметры избранной логистическим оператором ИТЕ в значительной степени определяют доступные ему географические и товарные сегменты рынка, определяют привлекательность данного интермодального сервиса для конечных пользователей.

Базовые ИТЕ и их особенности. В настоящее время на европейском рынке логистических услуг доступно огромное количество типоразмеров ИТЕ. Однако

исторически все они так или иначе восходят к двум базовым конструкциям, изначально созданным для повышения эффективности и конкурентоспособности отдельных видов транспорта – морскому контейнеру и автомобильному съемному кузову¹.

Крупнотоннажный контейнер ISO стал символом мировой контейнерной революции – именно так называют в литературе процесс тотальной контейнеризации мировой экономики. Начавшись в 1956 году с экспериментов основателя компании Sea-Land и создателя мировой контейнерной системы Малькольма Маклина (*Malcolm McLean*), контейнеризация стала глобальным явлением благодаря конкуренции крупнейших судоходных компаний на контейнерных линиях.

Созданный изначально для ускорения грузовых операций в морских портах, контейнер стал главной ИТЕ в глобальной торговле. Основу мирового контейнерного парка, который в конце 2011 года превысил 19 миллионов единиц, составляют контейнеры ISO длиной 20 и 40 футов. Их размеры определили типовые параметры трюмов линейных судов-контейнеровозов, а характеристики стандартных креплений (фитингов) – конструктивные особенности грузоподъемного оборудования контейнерных терминалов и наземных транспортных средств. Прочностные характеристики морских контейнеров допускают их хранение (в том числе, и при морской транспортировке) в штабеле высотой до 10 ярусов.

¹ ИТЕ, имеющие собственный колесный ход – контрейлеры, роудрейлеры и т.д. – в данной статье не рассматриваются