

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРИ КОНКУРЕНЦИИ С АВТОТРАНСПОРТОМ

Ф.И. ХУСАИНОВ, кандидат экономических наук

Приволжская железная дорога, расположенная на юго-востоке европейской части России, выполняет грузооборот, равный в среднем 3,2 - 3,5% грузооборота сети, а ее эксплуатационная длина составляет более 4200 км, или 4,9 % всей сети.

Удобное географическое положение, наличие мощной топливно-сырьевой и энергетической базы, высокая транспортная обеспеченность, водные и трудовые ресурсы создают благоприятные условия для интенсивного развития региона. Дорога является связующим звеном при транспортировке грузов с Дальнего Востока, Сибири, Урала в центральные регионы России, Украину, Молдову, Беларусь, страны Балтии, соединяя европейскую часть России с Казахстаном, Средней Азией и Кавказом. Регион, обслуживаемый Приволжской железной дорогой, включает Астраханскую, Волгоградскую и Саратовскую области, частично Тамбовскую и Ростовскую области, а также северную часть Республики Калмыкия.

Основным конкурентом железной дороги при транспортировке грузов является автомобильный транспорт. Это обусловлено наличием хорошо развитой сети автомобильных дорог с твердым покрытием, значительная часть которой расположена параллельно железнодорожным направлениям. Густота и протяженность автомобильных дорог в 4,6 раза превышает аналогичные показатели железнодорожного транспорта (табл. 1).

Следствием этого, а также и бурного развития как в количественном, так и в качественном отношении автомобильного парка стало увеличение объемов отправления грузов автомобилями в 2001-2004 гг. (рис. 1). Например, если отправление грузов железной дорогой в 2004 г. составило 120% по сравнению с 2000 г., то отправление грузов автомобильным транспортом за тот же период выросло на 79 %. Доля автомобильного транспорта в отправлении грузов

увеличилась с 36,1 % в 2000 г. до 52 % в 2004 г., а доля железнодорожного, в свою очередь, снизилась с 57,8 % в 2000 г. до 48,2 % в 2004 г. (табл. 2).

Совершенно иначе характеризуется динамика грузооборота. Так, доля железнодорожного транспорта в 2004 г. составила 94 %. Средняя дальность перевозки грузов по Приволжской железной дороге равна 582,2 км, а средняя дальность перевозки 1 т, погруженной на железной дороге, колеблется от 950 до 1100 км. При этом средняя дальность перевозок автомобильным транспортом составляет 35-50 км.

Достаточно четко прослеживается сегментация рынка, на котором нишу перевозок на короткие расстояния занимает автомобильный транспорт, тогда как на более дальние расстояния грузы перевозятся в основном по железным дорогам.

К основным преимуществам автомобильного транспорта относятся: высокая маневренность, возможности перевозки по схеме «от двери до двери», высокая скорость доставки и обеспечение сохранности грузов, особенно при перевозках на короткие расстояния, возможность отправления грузов по предъявлению, упрощенное оформление документов, более гибкая система платежей за перевозки. Кроме того, вследствие открытия рынка автомобильных перевозок для иностранных перевозчиков парк автомобилей пополнился высокоскоростными надежными автомобилями с большой грузоподъемностью и вместимостью, что привело к росту их средней удельной грузоподъемности и, как следствие, некоторому снижению удельных издержек.

Анализ показывает, что на расстояние до 200 км автомобильным транспортом груз можно доставить в 12 раз быстрее, чем в железнодорожно-автомобильном сообщении и в 5 раз быстрее, чем в прямом железнодорожном. На расстояние до 500 км груз доставляется быстрее в 7 и 3 раза соответственно. Однако с увеличением дальности перевозки это преимущество автомобильного транспорта теряется.

Таблица 1

Сравнительная характеристика инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта в регионе тяготения Приволжской железной дороги

| Показатель | Астраханская область | Волгоградская область | Саратовская область | Всего |
|--|----------------------|-----------------------|---------------------|-------|
| Территория, тыс.км ² | 44,1 | 113,9 | 100,2 | 258,2 |
| Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования, км | 569 | 1619 | 2313 | 4501 |
| Густота железнодорожных путей, км путей на 1000 км ² территории | 12,9 | 14,2 | 23,1 | 17,4 |
| Протяженность автомобильных путей общего пользования, км | 2558 | 8401 | 9637 | 20596 |
| Густота автомобильных дорог, км путей на 1000 км ² территории | 58,0 | 74,0 | 96,0 | 79,8 |

На сегодняшний день в регионе тяготения железной дороги существует достаточно сильная конкуренция со стороны автомобильного транспорта при перевозке овощных и бахчевых культур из Астраханской области, что объясняется рядом причин. Так, автомобильный транспорт предлагает клиенту схему перевозки «от двери до двери», т.е. с поля до места продажи, что упрощает и удешевляет ее. При этом тариф на перевозку 20-тонного автомобиля от Астрахани до Москвы равен 15 тыс. руб., т.е. 750 руб./т. Железнодорожный тариф (без учета налога на добавленную стоимость) за аналогичную перевозку в крытом вагоне (загрузка 25 т) составляет 30,4 тыс. руб., т.е. 1214 руб./т. Таким образом, перевозка железной дорогой обходится в 1,6 раза дороже. Кроме того, скорость доставки продукции автомобильным транспортом значительно выше. Например, на расстоянии 1548 км от Астрахани до Москвы автомобильным транспортом груз доставляется в среднем за 1,5 сут., а железнодорожным - за 7 сут. Еще одним фактором высокой конкурентоспособности автомобильного транспорта на этом сегменте рынка является его оперативность. Если на железнодорожном транспорте грузоотправитель обязан подать заявку на перевозку как минимум за трое суток, то на автомобильном широко практикуется отгрузка по предъявлению.

К числу недостатков автомобильного транспорта следует отнести величину тарифов за перевозку. Тариф за перевозку груза автомобильным транспортом не зависит от рода груза и варьируется от 16 руб. до 18 руб. за 1 км пробега (для 20-тонных автомобилей). Тариф за перевозку железнодорожным транспортом зависит от рода груза. В связи с этим для корректности анализа на рис. 2 приведены тарифы на один из самых «дорогих» видов грузов – черные металлы и один из самых «дешевых» – строительные грузы.

Грузоотправителям невыгодно перевозить груз по железной дороге на расстояния менее 200–250 км, поскольку тариф в этом случае превышает как тариф автотранспорта, так и железнодорожный на дальние и сверхдальние расстояния (в расчете на 1 т/км.). Это связано с тем, что себестоимость железнодорожных перевозок возрастает в 4–5 раз, так как осуществляются они, как правило, сборными поездами, имеющими меньшую массу и участковую скорость из-за большого числа остановок на промежуточных станциях, а также высокой долей расходов на выполнение начально-конечных операций. Однако уже при перевозке на расстояние 250 км и более автомобильный тариф превышает железнодорожный, и перевозки автотранспортом (при прочих равных условиях) становятся экономически менее выгодными, чем по железной дороге.

Основными недостатками железнодорожного транспорта являются:

□ невысокая по сравнению с автомобильным скоростью доставки грузов (по всем видам отправок она составляет 222–261 км/сут, для повагонных – 196–235 км/сут.);

□ низкий уровень выполнения сроков доставки (17,8–23,6% отправок доставляются с превышением сроков доставки);

Динамика объемов отправления грузов железнодорожным, автомобильным и водным транспортом в регионе Приволжской железной дороги в 1996–2004 гг., тыс. т

Рис. 1



Таблица 2

Доли железнодорожного и автомобильного транспорта в отправлении грузов региона тяготения Приволжской железной дороги в 1996–2004 гг., %

| Вид транспорта | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Железнодорожный | 41,4 | 47,5 | 47,0 | 52,3 | 57,8 | 55,2 | 56,4 | 55,6 | 48,2 |
| Автомобильный | 50,2 | 42,9 | 44,6 | 39,3 | 36,1 | 37,6 | 34,4 | 37,3 | 44,8 |

□ низкая степень сохранности перевозимых грузов (потери грузов на российских железных дорогах в несколько раз превышают установленные нормы убыли на 1 т груза. Например, нормативные потери угля определены равными 0,7%, а фактически составляют 3%, руды – соответственно 0,9 и 3,5%, цемента – 1,2 и 4,0%, зерна – 0,1 и 0,2%, кирпича – 1,3 и 7,0%).

Следует отметить, что эти недостатки в меньшей степени ощутимы при перевозке массовых грузов, которые главным образом и перевозят по железной дороге, поскольку спрос на их перевозку не обладает степенью эластичности, достаточной для переключения этих грузопотоков на другие виды транспорта.

Проведенное на Приволжской железной дороге анкетирование грузоотправителей позволило выявить

Тарифные условия при перевозке грузов автомобильным и железнодорожным транспортом в зависимости от расстояния перевозок

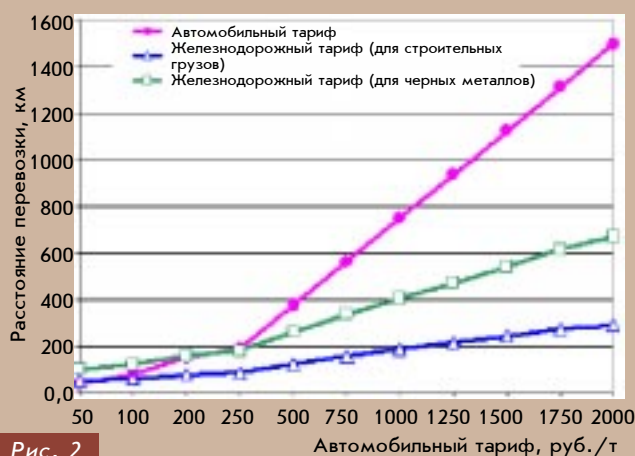


Рис. 2

конкретные факторы, отрицательно характеризующие железнодорожные перевозки.

Во-первых, при перевозке автомобильным транспортом действует более простая и удобная для грузоотправителя система организации отгрузки. Система планирования, существующая на железнодорожном транспорте, громоздка и неудобна для грузоотправителей. Так, в соответствии с Положением о порядке внесения изменений в согласованные ОАО «РЖД» заявки на перевозку грузов в вагонах ряд изменений допускается не чаще, чем один раз в декаду, что в условиях быстро меняющейся конъюнктуры создает для грузоотправителя определённые трудности с реализацией продукта.

Во-вторых, недовольство грузоотправителей вызывает обязанность указывать даты отгрузки при оформлении заявок.

В-третьих, отсутствие комплексного обслуживания («от двери до двери»), а также единого ответственного за исполнение заказа.

В-четвертых, периодическое необеспечение заявок порожним годным под погрузку подвижным составом.

Важным направлением повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта является перевозка «дорогих» мелкопартионных грузов. По объему такие перевозки невелики - всего 3-5%, но по стоимости составляют не менее 15-20%. В настоящее время эти грузы перевозятся главным образом автомобильным транспортом. Основной причиной высокой конкурентоспособности автомобильного транс-

порта на этом сегменте является простота и быстрота оформления перевозки. Таким образом, упрощение технологии оформления документов для грузоотправителя, снижение административных барьеров в этой сфере позволит повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта на этом очень выгодном сегменте рынка грузовых перевозок.

Для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта при перевозке овощей и бахчевых культур из Астраханской области требуется сезонное (с июля по октябрь) снижение ставки с Прейскуранта 10-01 и возможность отгрузки по предъявлению без взимания с грузоотправителя дополнительных сборов.

Кроме того, необходимо упрощение процедуры подачи заявок, порядка внесения изменения в заявку и повышение оперативности системы планирования. Грузоотправителям, для которых согласована погрузка ранее сроков, предусмотренных статьей 11 Устава железнодорожного транспорта, следует разрешить не взыскивать сбор за погрузку ранее сроков перевозки. Помимо этого требуется сокращение времени между подачей заявки и началом перевозки, а также реализация принципа одного окна при оформлении документации.

Реализация этих мероприятий в системе фирменного транспортного обслуживания позволит повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг.

г. САРАТОВ

Votum®

УД4-Т "ТОМОГРАФИК"
КОНТРОЛЬ ОТВЕТСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ
ПОВДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ВСТРОЕННЫЕ ПРИЛОЖЕНИЯ:

- Комплексный ультразвуковой контроль колесных пар вагонов в соответствии с РД 07 09-07
- Контроль черновых и чистовых осей в соответствии с РД 32 144-2000
- Контроль деталей локомотивов и моторвагонного подвижного состава
- Контроль сварных швов рельсов и крестовин стрелочных переводов

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ:

- УСК-ИТ - томографический сканер для контроля цельнокотаных колес
- УСК-ТП - томографический сканер для контроля бандажей локомотивов
- Ось 270 - оптическое координатное устройство для контроля ЖД осей
- УЗ сканер для определения координат дефектной области, эквивалентной площади и глубины залегания дефектов

МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ:

- ЗМА
- Визуалек
- Ультразвук

г. Москва, Головинское шоссе 8/2, оф. 210
Тел/факс: +7(495) 995-11-01, +7(495) 518-94-32
E-mail: market@votum.ru