



Точка зрения

Проблемы конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта

О.В. ЛУКЬЯНОВА,
председатель, Некоммерческое партнерство операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС),

Ф.И. ХУСАИНОВ,
канд. экон. наук, доц. кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте», Российская открытая академия транспорта МГУПС (РОАТ МИИТ), зам. председателя НП ОЖДПС,
f-husainov@yandex.ru

В последнее время проблема оттока грузов с железнодорожного на автомобильный транспорт стала активно обсуждаться как среди отраслевых экспертов, участников транспортного рынка, так и среди специалистов и руководителей ОАО «РЖД»

Факторы конкурентоспособности железнодорожного и автомобильного транспорта

Как известно, основными преимуществами автомобильного транспорта являются: высокая маневренность, возможность осуществления перевозок «от двери до двери», гибкая тарифная политика, высокая скорость доставки и обеспечение сохранности грузов, особенно при перевозках на короткие расстояния, возможность отправления грузов по предъявлению, упрощенное оформление документов и более гибкая система платежей за перевозки.

Скорость доставки является при этом важнейшим фактором. Анализ показывает, что на расстояние до 200 км груз автомобильным транспортом можно доставить в 12 раз быстрее, чем железнодорожно-автомобильным смешанным сообщением, и в 5 раз быстрее, чем в прямом железнодорожном; на рас-

стояние до 500 км – в 7 и 3 раза соответственно [1]. Однако с увеличением дальности перевозки подобное преимущество автомобильного транспорта теряется.

Цена перевозки на коротких расстояниях также является важным фактором конкурентоспособности. При перевозках на небольшие расстояния («короткопробежные перевозки») тариф железнодорожного транспорта (в расчете на 1 т-км) выше, чем тариф автотранспорта.

Это связано с тем, что на коротких расстояниях себестоимость железнодорожных перевозок возрастает в 4–5 раз, т. к. они осуществляются, как правило, сборными поездами, имеющими меньшую массу и участковую скорость из-за большого числа остановок на промежуточных станциях, а также из-за высокого удельного веса расходов на начально-конечные операции.

Вместе с тем у железнодорожного транспорта есть свои преимущества, которые не совпадают с автомобильными перевозками и потому создают возможности для ориентации железнодорожного транспорта на несколько иные типы грузоотправителей.

Главные **преимущества** железнодорожного транспорта:

- массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог (до 80–90 млн т по двухпутной или 20–30 млн т по однопутной линии в год);
- регулярность перевозок, независимо от времени года, времени суток и погодных условий;
- универсальность данного вида транспорта с точки зрения использования его для перевозок различных грузов и возможность массовых перевозок грузов;
- возможность создания прямой связи между крупными промышленными предприятиями по железнодорожным подъездным путям;
- относительно низкая себестоимость перевозки 1 т груза при перевозках массовых грузов на большие расстояния, что обусловлено высокой удельной грузоподъемностью железнодорожного транспорта.

Поэтому в сегменте перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт является доминирующим среди всех видов транспорта общего пользования.

При этом железнодорожный транспорт характеризуется следующими основными **недостатками**:

- невысокая по сравнению с автомобилями скорость доставки грузов (по всем видам отправок – 200–280 км/сут*), которая последние три года снижается (в 2012 г. составила 219 км/сут);
- низкий уровень выполнения сроков доставки (в 2011 г. 18% отправок прибыли с просрочкой, в 2012 г. – 27%);
- низкая степень сохранности перевозимых грузов**.

Следует отметить, что недостатки железнодорожного транспорта в меньшей степени ощутимы при перевозке массовых грузов, а именно их главным образом и перевозят железной дорогой.

Доминирование железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг при относительно низком качестве транспортной продукции обусловлено тем, что по железным дорогам перевозятся в основном массовые грузы, спрос на перевозку которых не обладает степенью эластичности, достаточной для перевода этих грузопотоков на другие виды транспорта.

В 1994–1997 гг. в условиях падения производства и уменьшения объемов погрузки грузов стратегической задачей железнодорожного транспорта было привлечение дополнительных объемов грузов. Высвободившиеся в результате промышленного спада мощности (в виде провозной и пропускной способности участков и перегонов, перерабатывающих способностей станций и т. п.) позволяли маневрировать ресурсами. С 1999 г. тенденция изменилась: в России начался промышленный рост, но железнодорожная инфраструктура не увеличивалась.

Сегодня, в условиях относительного дефицита инфраструктуры, все основные традиционные конкурентные преимущества железнодорожного транспорта поставлены под сомнение.

Высокая конкурентоспособность автомобильного транспорта не в последнюю очередь связана с отказом от избыточных требований по размещению и креплению грузов.

Мировой опыт показывает, что грузоотправитель, несущий финансовую ответственность за правильность размещения и крепления груза (в т. ч. посредством таких правовых механизмов, как страхование или договор перевозки, при котором грузоотправитель несет полную ответственность за убытки, причиненные, например, неправильно закрепленным грузом), гораздо точнее, чем перевоз-

* Уровень среднегодовой скорости доставки груза 280 км/сут за последние 40 лет (с 1970 по 2011 г.) был превышен лишь три раза – в 2002, 2007 и 2009 гг.

** Потери грузов на российских железных дорогах в несколько раз превышают установленные нормы убыли на 1 т груза. Например, нормативные потери угля определены в размере 0,7%, а фактические 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% [3].

чик, оценит риски, возникающие при перевозке, и найдет оптимальное соотношение между безопасностью и экономической эффективностью.

Перевозчик, у которого подразделение, устанавливающее нормативы и технические условия, мотивировано не на увеличение объема перевозок, а на поиск нарушений, всегда будет стремиться к избыточному регламентированию условий перевозок [2].

Подобная ситуация имела место в США в конце 1960-х гг., когда забота о безопасности крепления грузов была одним из факторов (не главным, но сыгравшим свою роль) массового «ухода» грузов на относительно либерализованный автомобильный транспорт и массового банкротства железнодорожных компаний.

В конечном счете **интегральным показателем качества транспортного обслуживания является конкурентоспособность железнодорожного транспорта**, выражающаяся в т. ч. в динамике притока-оттока грузов с конкурирующих видов транспорта.

Попытка «захвата» сегмента короткопребжных перевозок, традиционно принадлежащих автомобильному транспорту, в настоящее время представляется нецелесообразной. Себестоимость железнодорожных перевозок в этом случае многократно возрастает из-за увеличения доли расходов на начально-конечные операции, а получаемый доход незначителен (на короткие расстояния чаще всего перевозятся «дешевые» или низкодоходные грузы, т. е. грузы с низкой доходной ставкой).

Еще одним важным направлением повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта является **перевозка «дорогих» мелкопартионных грузов** [3]. По объему размер таких перевозок обычно невелик, но показатель «доля в доходах перевозчика» у этих грузов существенно (в 3–4 раза) превышает «долю в погрузке перевозчика».

В настоящее время эти грузы перевозятся главным образом автомобильным транспортом. Основной причиной высокой конкурентоспособности автомобильного транспорта на указанном сегменте являются простота и быстрота оформления перевозки. Большинство грузоотправителей жалуются на излишне громоздкую и бюрократическую систему оформления перевозок, и если для массовых грузов, как уже отмечалось выше, этот фактор не является столь значимым, то для грузов, перевозимых мелкими партиями, этот фактор становится решающим.

Анализ ситуации на рынке

Рассмотрим тенденции рынка грузовых перевозок, точнее – двух его секторов: перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом.

На первый взгляд беспокоиться не о чем: грузооборот и погрузка железнодорожного и автомобильного транспорта в 2009–2012 гг. стабильно увеличивается, доля их на рынке, снизившись в кризис 2008–2009 гг., в последние три года (2010–2012 гг.) медленно, но стабильно растет (табл. 1).

Таблица 1

**Доля железнодорожного и автомобильного транспорта
в общем грузообороте, %**

Транспорт	Год								
	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Железнодорожный	37,7	39,7	40,6	42,5	42,8	42,0	42,3	43,3	44,5
Автомобильный	4,2	4,1	4,1	4,2	4,4	4,1	4,2	4,5	5,0

Но темп этого увеличения различен. Более того, он меняется. В таблице 2 приведена динамика темпов увеличения грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта к предыдущему году.

Таблица 2

Грузооборот в 2006–2012 гг., в % к предыдущему году

Показатель	Год						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Грузооборот транспорта	102,7	102,4	100,7	89,8	106,9	103,4	101,7
В т. ч.:							
• железнодорожного	105,0	107,1	101,3	88,1	107,8	105,8	104,4
• автомобильного	102,6	103,5	104,6	83,6	110,6	111,8	111,3

Нетрудно заметить, что в предыдущие годы (за исключением кризисного 2008 г.) темп роста грузооборота железнодорожного транспорта превышал аналогичный показатель автомобильного транспорта. В 2010–2012 гг. тенденция изменилась: темпы прироста грузооборота автомобильного транспорта превысили темпы прироста железнодорожников.

В 2011 и 2012 гг. темп роста грузооборота автомобильного транспорта превышал 11%!

Еще более наглядно это видно на рис. 1.

И для железнодорожного, и для автомобильного, и для транспорта РФ в целом предкризисный 2008 г. был «пиковым». Если посмотреть динамику грузооборота

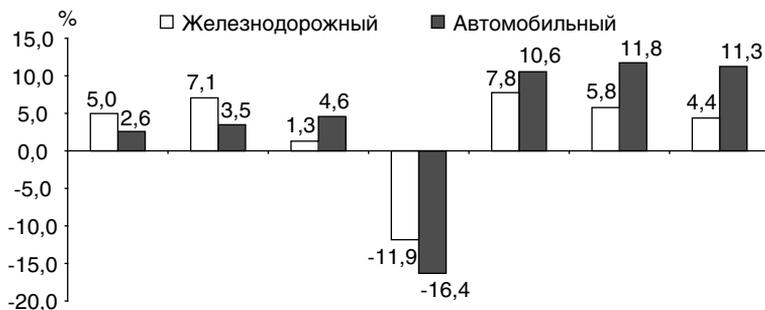


Рис. 1. Темпы роста грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта к предыдущему году, %

в 2009–2011 гг. по отношению к докризисному «пику» (табл. 3), то можно увидеть, что в 2009 и 2010 гг. железнодорожный транспорт восстанавливался быстрее, но с 2011 г. тенденция изменилась.

Таблица 3

Увеличение грузооборота в 2009–2012 гг. по отношению к 2008 г., %

Показатель	Год			
	2009	2010	2011	2012
Грузооборот транспорта	89,8	96,1	99,4	101,0
В т. ч.:				
• железнодорожного	88,1	95,0	100,5	105,0
• автомобильного	83,6	92,4	103,4	115,0

В 2011 г. прирост грузооборота автомобильного транспорта (3,4% к уровню 2008 г.) превысил аналогичный показатель железнодорожного (который составил 0,5%). В 2012 г. прирост грузооборота автомобильного транспорта относительно 2008 г. в три раза превысил аналогичный темп роста железнодорожного (15 и 5% соответственно).

Аналогичная тенденция продолжилась и даже усугубилась в 2013 г. По данным Росстата, за 5 месяцев 2013 г. грузооборот железнодорожного транспорта снизился на 3,5%, а автомобильного – вырос на 2,6%.

Такой рост связан с несколькими факторами.

Во-первых, все последние годы увеличивается средняя дальность перевозок автомобильным транспортом. С 2009 по 2012 г. средняя дальность перевозки груза автотранспортом увеличилась на 23%. Это привело к тому, что, если раньше

традиционно зоной конкуренции между автомобильным и железнодорожным транспортом были перевозки на расстояния до 500 км, то в последние 3–4 года растет доля автоперевозок и на более дальних расстояниях.

Во-вторых, если обратиться не только к показателю грузооборота, но и к объемам погрузки, то здесь тоже можно отметить, что темп прироста объема перевозок автомобильным транспортом в 2011 и 2012 гг. превышает аналогичные показатели железнодорожного транспорта.

Это означает, что автомобильный транспорт не только увеличивает дальность перевозок, но и «отнимает» физические тонны груза из прироста, который могли бы «освоить» железнодорожники.

Еще раз подчеркнем эту мысль: рост значения автомобильного транспорта обусловлен не только перевозками на большую дальность, но и тем, что количество перевезенных физических тонн у него растет более высокими темпами, чем у железнодорожного.

Фактически это означает, что весь прирост грузооборота автомобильного транспорта – это грузы, «упущенные» железнодорожным транспортом.

Кроме того, рост грузооборота и погрузки, который демонстрирует железнодорожный транспорт, в основном обеспечивается увеличением перевозок низкодоходных (а иногда и вовсе убыточных) грузов первого тарифного класса, т. е. это то увеличение, которое может генерировать дополнительные эксплуатационные расходы, не компенсируемые соответствующим увеличением доходов.

Тот факт, что соотношение динамики выпуска продукции добывающих производств и перевозок этих грузов железной дорогой относительно стабильно, а перевозки грузов обрабатывающих производств все больше отстают от темпов выпуска, подтверждает выдвинутый тезис о том, что именно на автотранспорт «уходят» высокодоходные грузы.

Все опросы участников рынка подтверждают информацию об оттоке на автомобильный транспорт грузов, которые потенциально можно было бы перевести железной дорогой при условии повышения комфортности взаимодействия ее с грузоотправителями.

Но помимо опросов, которые могут носить субъективный характер, гипотеза об оттоке подтверждается данными статистики.

Графики, приведенные на рис. 2, позволяют оценить потери перевозок лома черных металлов вследствие «ухода» на автотранспорт.

С 2000 по 2010 г. кривая динамики перевозок лома повторяла основные отраслевые производственные показатели, а в 2011 и 2012 гг. «что-то сломалось».

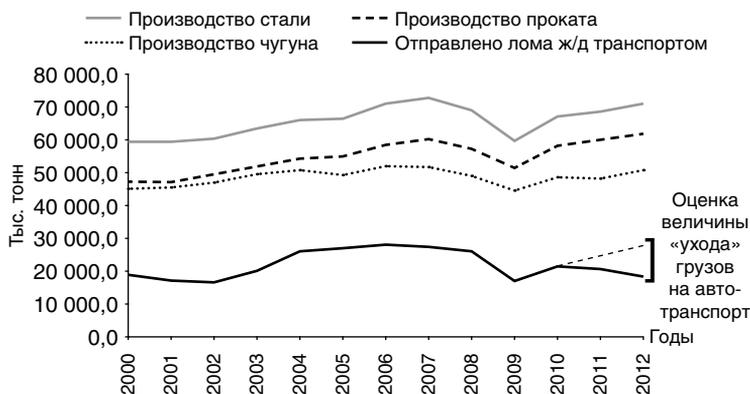


Рис. 2. Показатели металлургической отрасли России и объемы перевозок металлолома железнодорожным транспортом в 2000–2012 гг.

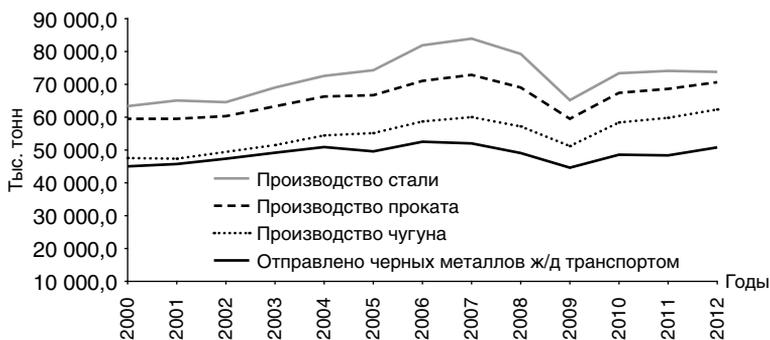


Рис. 3. Показатели металлургической отрасли России и объемы перевозок черных металлов железнодорожным транспортом в 2000–2012 гг.

Перевозки лома, которые должны были быть такими, как показано пунктирным ответвлением от линии «отправлено лома железнодорожным транспортом» на рис. 2, вдруг резко упали вниз. Разница между пунктирным ответвлением и линией «отправлено лома железнодорожным транспортом» и есть величина «ухода» на автотранспорт.

На рисунке 3 те же производственные показатели металлургической отрасли совмещены с динамикой перевозок черных металлов по железным дорогам.

Ситуация аналогичная: перевозки черных металлов железнодорожным транспортом, которые должны были быть такими, как показано пунктирным ответвлением от линии «отправлено черных металлов железнодорожным транспортом» (рис. 3), т. е. должны расти вслед за производством, вдруг резко меняются – линия, характеризующая фактические объемы перевозок, «падает» и «лежит» почти горизонтально. То есть объем перевозок не растет при

растущем производстве! Разница между линией фактических объемов перевозок и пунктирным ответвлением и есть величина «ухода» на автотранспорт.

Особенно ярко отток с железнодорожного транспорта можно наблюдать по тем грузам, у которых большое количество потребителей (грузополучателей); на перевозку подобных грузов влияют не столько тарифы, сколько уровень сервиса: возможность оперативно подать заявку, оперативно ее согласовать и при необходимости оперативно внести изменения. Именно подобные грузы «уходят» на автомобильный транспорт наиболее активно. Они «убегают» от «повышения качества планирования» и еще быстрее начнут убежать при введении «месячного планирования», предлагаемого разработчиками ЕСТП.

Как известно, на автомобильный транспорт «переключаются» в первую очередь высокоценные грузы (второго и третьего тарифных классов) – оборудование, лом черных металлов, различные тарно-штучные грузы (например, бытовая техника, метизы, оборудование и т. п.). Но помимо высокодоходных грузов третьего класса, сегодня такие традиционные для железных дорог грузы первого класса, как, например, цемент, также уходят на автотранспорт.

На рисунке 4 приведены данные о производстве и объемах перевозок цемента. Обратите внимание, что производство цемента восстановилось после кризиса 2008–2009 гг., но перевозки цемента железной дорогой на докризисный уровень так и не вернулись.

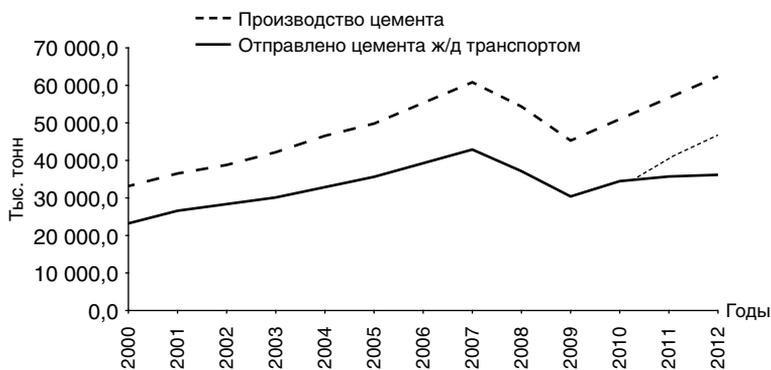


Рис. 4. Производство цемента в России и объемы его перевозок железнодорожным транспортом в 2000–2012 гг.

На рисунке 5 приведены аналогичные данные по лесным грузам. Здесь наглядно видно, как сильно разошлись динамика заготовки древесины и динамика объемов перевозок лесных грузов. Для справки приведена динамика производства пиломатериалов, которое не слишком сильно изменилось за рассматриваемый период.

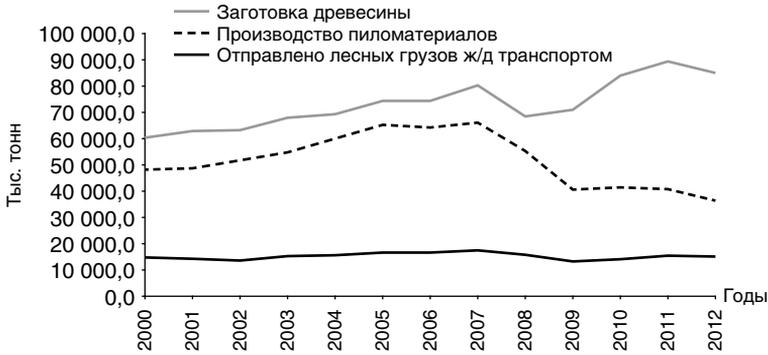


Рис. 5. Заготовка древесины, производство пиломатериалов в России и объемы перевозок лесных грузов железнодорожным транспортом в 2000–2012 гг.

Те же зависимости можно показать через динамику коэффициента перевозимости. Так, на рис. 6 видно, что динамика коэффициента перевозимости лесных грузов в 2000–2008 гг. стабильно (с незначительными колебаниями) держалась на одном уровне: 0,6–0,7, если под коэффициентом перевозимости понимать отношение перевезенных железнодорожным транспортом лесных грузов к сумме общего объема заготовки древесины и объема производства пиломатериалов; 0,78–0,88, если использовать показатель «отношение объема перевезенных железнодорожным транспортом лесных грузов к общему объему заготовки древесины». Но в 2009–2012 гг. оба эти показателя начали падать, а к 2011–2012 гг. они опустились до значений примерно в два раза ниже уровня 2000–2008 гг.

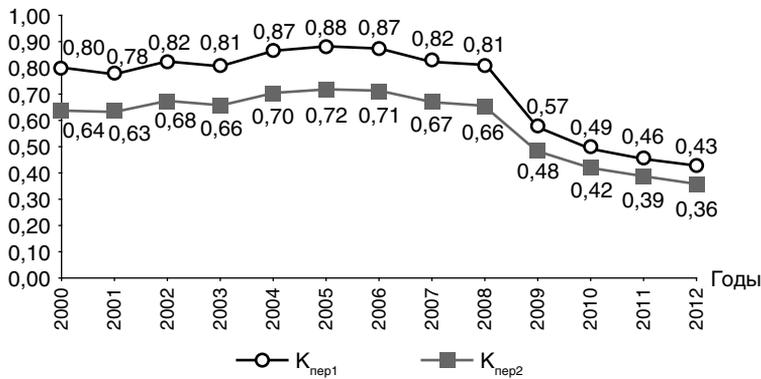


Рис. 6. Динамика коэффициента перевозимости лесных грузов в 2000–2012 гг.:
 $K_{пер1}$ – отношение объема перевезенных железнодорожным транспортом лесных грузов к общему объему заготовки древесины; $K_{пер2}$ – отношение объема перевезенных железнодорожным транспортом лесных грузов к сумме общего объема заготовки древесины и объема производства пиломатериалов

На рисунке 7 приведена динамика коэффициента перевозимости по относительно низкодоходному грузу – цементу, а на рис. 8 – по трем относительно высокодоходным грузам – бумаге, сахару и муке. По всем этим грузам фиксируется «уход» с железнодорожного на автотранспорт.

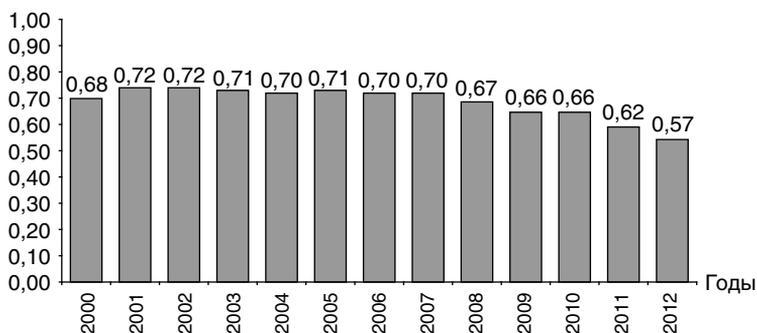


Рис. 7. Динамика коэффициента перевозимости цемента железнодорожным транспортом в 2000–2012 гг.

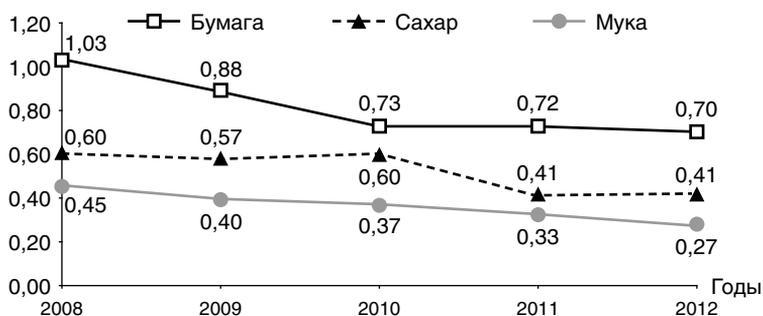


Рис. 8. Динамика коэффициентов перевозимости железнодорожным транспортом некоторых товаров массового потребления в 2008–2012 гг.

Аналогичные тенденции фиксируются не только по данным Росстата, но и по данным отраслевой статистики.

По данным Ассоциации морских портов, в 2012 г. с моря прибыло на 2% больше грузов, чем в 2011 г. При этом перевозка импортных грузов из портов внутрь страны автомобилями увеличилась на 5,5%, а железнодорожным транспортом снизилась на 7,6%. При этом импортные грузы – это зачастую высокодоходный сегмент грузовой базы.

Такую же динамику получим, анализируя графу «импорт» отчетов ОАО «РЖД» о погрузке. Согласно отчету в 2012 г. импорт железнодорожным транспортом снизился на 10,3% (с 11,8 млн т в 2011 г. до 10,7 млн т в 2012 г.). Конечно, доля импорта в совокупной погрузке ОАО «РЖД» невелика – 0,8–1,0%, но это 1 млн т высокодоходных грузов.

Многие грузоотправители не раз высказывались о том, что повышение жесткости планирования (которое сами железнодорожники называют «повышением качества планирования») приведет к оттоку грузов с железнодорожного на ав-

томобильный транспорт (см., например, протокол круглого стола, проведенного НП ОЖДПС 20 ноября 2012 г. [4]).

Подобный отток негативно скажется на транспортном комплексе в целом: для железных дорог это чревато потерями доходов, для автомобильного хозяйства – перегрузкой автодорожной инфраструктуры, которая не рассчитана на увеличивающиеся объемы грузовых перевозок.

Таким образом, «неценовые факторы конкуренции» играют в этой сфере важную роль.

Высокая конкурентоспособность автомобильного транспорта не в последнюю очередь связана с простотой организации перевозок и отказом от избыточных требований по планированию перевозок, размещению и креплению грузов и т. п.

При этом подавляющее большинство проводимых различными организациями опросов выявляет примерно одинаковые причины ухода грузов с железной дороги на автотранспорт.

Во всех опросах лидирует не тариф и даже не имевший место до последнего времени относительный дефицит вагонов. Важнейшей причиной на протяжении последних 10 лет (кроме кризисных 2008–2009 гг.) грузоотправители называют **сервис** или **качество транспортного обслуживания**, выражающееся, в частности, в возможности гибко менять объемы заявленных грузов, график подач и т. п. Затем идут скорость или предсказуемость доставки груза, сохранность перевозимого груза и уровень тарифов.

Поэтому стратегическим направлением совершенствования сбытовой системы ОАО «РЖД» должно стать повышение клиентоориентированности.

Клиентоориентированность железнодорожных перевозок

Что касается цены перевозки, то операторы за последние 12 месяцев уже снизили свои цены примерно в два раза*.

Вагонная составляющая операторов в настоящее время составляет от 7 до 23% от общих затрат по железнодорожной перевозке. Основная статья затрат клиента – инфраструктурная составляющая ОАО «РЖД», особенно это заметно по грузам второго и третьего тарифных классов. ОАО «РЖД» может решить эту проблему.

* Еженедельно обновляемая информация о ставках операторов доступна на сайте «Промышленные грузы» [<http://www.pg-online.ru>].

Все грузы надо разделить на две категории:

- грузы, которые по своим свойствам технологически (относительно, разумеется) привязаны к железнодорожному транспорту (бензин, уголь, цемент, щебень);
- грузы, которые могут легко переориентироваться на другие виды транспорта (продукты питания, товары народного потребления, различные изделия, машиностроительная продукция, оборудование).

Для последней категории грузов – как грузов, по своим свойствам склонных к уходу на автотранспорт и одновременно являющихся высокодоходными, – необходимо сочетание ценовых и неценовых методов привлечения, например, снижение инфраструктурной составляющей тарифа при радикальном повышении уровня сервиса.

Чтобы увеличить скорость доставки грузов, ОАО «РЖД» надо оптимизировать работу с груженными вагонами на сортировочных станциях; уменьшить время, затрачиваемое на передачу груженых составов по междорожным стыкам; улучшить обработку вагонов на станциях отправления и прибытия груженых вагонов. Для этого, возможно, потребуется либерализовать рынок услуг по маневровой работе и подаче-уборке вагонов.

Для повышения клиентоориентированности необходимо реализовать следующие меры:

- внедрить более гибкую систему планирования, что означает отказ от «месячного планирования» (предлагаемого ОАО «РЖД» в Едином сетевом технологическом процессе...), и возможность гибко реагировать на спрос путем оперативного изменения заявок как по величине, так и по направлениям (подробнее анализ рисков, связанных с системой планирования, см. в работе [5]);
- упростить процедуры при оформлении «примыкания» новых путей необщего пользования к инфраструктуре ОАО «РЖД».

Часто говорят, что неоспоримым преимуществом автомобильного транспорта является возможность доставки груза непосредственно со склада продавца на склад покупателя. Но при наличии и у покупателя, и у продавца подъездных железнодорожных путей железнодорожный транспорт точно так же может осуществлять доставку груза «от двери до двери». Однако это преимущество железнодорожного транспорта все больше нивелируется [6];

- повысить прозрачность (прозрачность) всех элементов системы взаимодействия перевозчика с операторами и грузоотправителями, в которых происходит согласование, отказ либо ограничение каких-либо параметров перевозки (от конвенционных запретов до согласований заявок);

- изменить отношение к грузоотправителям, выставляющим претензии за просрочку доставки или утрату грузов, т. к. возможность компенсации финансовых потерь является достоинством железнодорожного транспорта по сравнению с иными видами транспорта.

Если собственник инфраструктуры (ОАО «РЖД») преследует или дискриминирует (в части доступа к инфраструктуре) грузоотправителей или операторов, подающих претензии за просрочку доставки, то тем самым он лишает себя важного конкурентного преимущества, т. к. именно наличие штрафа за просрочку делает железнодорожный транспорт относительно привлекательным: грузоотправитель видит, что существует механизм, дисциплинирующий перевозчика и создающий стимулы для собственника инфраструктуры обеспечивать доставку груза в срок;

- принимать по каждому виду «убегающего» от железнодорожного транспорта груза разные меры по его удержанию. Так, для одних грузов нужно создать унифицированную базу схем (эскизов) креплений и погрузки, чтобы снять с клиента трудозатраты по бесконечному согласованию эскизов погрузки. Для других – скоропортящихся – грузов нужна замена обязательных требований по срокам и условиям перевозки на рекомендательные, т. к. в конечном итоге ухудшение свойств груза – потери клиента и его репутация. Для третьих – важна возможность оперативно подавать и менять заявки.

Выводы

То, что клиентоориентированность – это хорошо, всем понятно. Но есть ли у ОАО «РЖД» экономические стимулы бороться за каждую тонну, которая может быть перевезена железной дорогой?

Существуют две точки зрения на этот вопрос.

Первая – **пессимистическая** (или **реалистическая**). Она заключается в том, что, до тех пор пока вес поезда и оборот вагона являются единственными критериями «добра и справедливости», Компания не станет клиентоориентированной. И в связи с этим важно, что менять нужно не только технологию, но и сознание.

Вторая – **оптимистическая**. Малые и средние операторы могут сыграть важнейшую роль в привлечении грузов на железнодорожный транспорт. Исследования показывают, что именно малые и средние операторы – тот сегмент, который по наибольшему числу характеристик пересекается с сегментом автоперевозок и по видам грузов, и по величине отправок, и по другим параметрам. Это значит, что, выдавливая малых и средних операторов с рынка, ОАО «РЖД» выталкивает часть грузов на автомобильный транспорт, лишая себя высокодоходных грузов. Но из этого следует и обратное: операторам и грузоотправителям будут созданы все условия (например, быстрота и оперативность в согласовании и изменении заявок, отказ от возврата к месячному календарному планированию,

отказ от двукратного согласования порожнего пробега, который предусмотрен в поправках к Уставу, внесенных в ГД), то в выигрыше окажутся все – и ОАО «РЖД» за счет того, что операторы привлекут высокодоходные грузы, и грузоотправители, спрос которых будет удовлетворен, и экономика в целом, поскольку снизится нагрузка на автомобильную инфраструктуру.

Список литературы

1. Галабурда В.Г., Персианов В.А., Тимошин А.А. и др. Единая транспортная система / под ред. В.Г. Галабурды. – М.: Транспорт, 1999. – 295 с.
2. Хусаинов Ф.И. Качество работы или качество продукции? // РЖД-Партнер. – 2009. – № 20. – С. 48–50. – URL: http://f-husainov.narod.ru/rzdpartner20_2009.pdf.
3. Хусаинов Ф.И. Повышение эффективности железнодорожных перевозок при конкуренции с автотранспортом // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 1. – С. 54–56.
4. Протокол открытого обсуждения проекта Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок от 20.11.2012 // Бюллетень транспортной информации. – 2013. – № 4. – С. 33–35.
5. Хусаинов Ф.И. Анализ ЕСТП: риски и угрозы для рынка транспортных услуг // Инновации транспорта. – 2013. – № 2 (май). – С. 22–25. – URL: http://f-husainov.narod.ru/husainov_inntransp2_2013.pdf.
6. Доклад об итогах работы Федерального агентства железнодорожного транспорта в 2012 году. – URL: www.mintrans.ru/upload/iblock/be7/chepez.doc.

Ключевые слова: *железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, конкуренция, клиентоориентированность.*