

Проблемы Конкурентоспособности железнодорожного транспорта на современном этапе. Почему грузы «бегут» от «РЖД»?

Презентация к докладу на семинаре Е.Г. Ясина «Секреты академической кухни» в ВШЭ

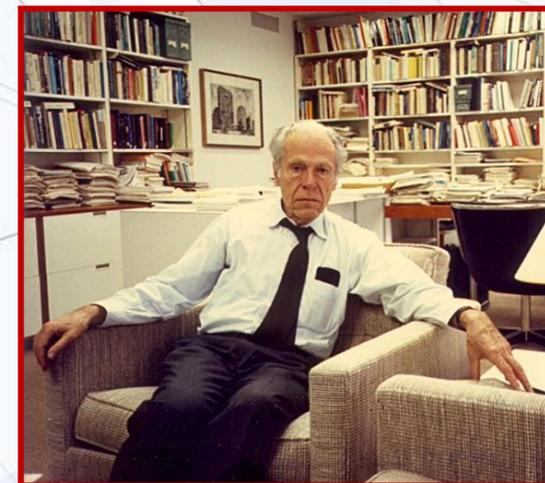
Хусаинов Ф.И.,
кандидат экономических наук, РОАТ МИИТ;
зам. председателя ИП ОЖдПС

14 ноября 2013 г.

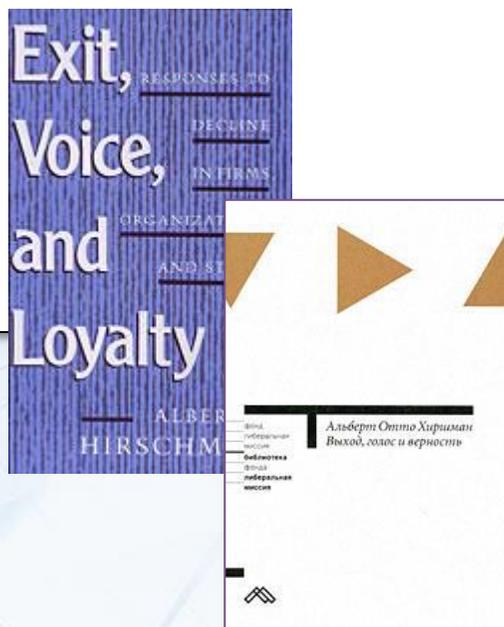
(С) Хусаинов Ф.И.

Соотношение «голоса» и «выхода», с которым я столкнулся в Нигерии, оказалось особенно безнадежным с точки зрения перспектив улучшения ситуации: бегство клиентов никого не беспокоило, потому что руководству было, вообще говоря, плевать на падение доходов, а «голос» не работал, потому что самые заинтересованные и потенциально самые докучливые клиенты первыми покинули железную дорогу и пересели на грузовики.

А.Хиршман
«Выход, голос и верность»



Альберт Хиршман (1915-2012)



1. Статистика транспортного рынка

Дела в колхозе шли плохо.
То есть не так, чтобы очень плохо.
Можно было даже сказать хорошо.
Но с каждым годом всё хуже и хуже.

В Войнович
«Жизнь и необычайные приключения
солдата Ивана Чонкина»

Динамика грузооборота различных видов транспорта в России в 2000-2012 гг, млрд. т-км.

4

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012*
Грузооборот транспорта	3 638,0	4 676,0	4 801,0	4 915,0	4 947,0	4 444,8	4 752,5	4 915,9	4 998,6
в том числе:									
железнодорожный	1 373,0	1 858,0	1 951,0	2 090,0	2 116,2	1 865,3	2 011,3	2 127,8	2 222,4
автомобильный	153,0	194,0	199,0	206,0	215,5	180,1	199,2	222,8	247,9
морской	122,0	60,0	62,0	65,0	84,6	97,5	101,0	77,5	125,9
внутренний водный	71,0	87,0	87,0	86,0	63,5	52,6	54,3	61,0	
воздушный	2,5	2,8	2,9	3,4	3,7	3,5	4,7	4,9	5,1
трубопроводный	1 916,0	2 474,0	2 499,0	2 465,0	2 463,5	2 245,8	2 382,0	2 421,9	2 397,3

Источник: Росстат

*Прим. С 2012 г. в отчетности, публикуемой Росстатом, морской и внутренний водный виды транспорта объединены в общую позицию – «водный».

Доли железнодорожного и автомобильного транспорта в общем грузообороте, %

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
железнодорожного	37,7%	39,7%	40,6%	42,5%	42,8%	42,0%	42,3%	43,3%	44,5%
автомобильного	4,2%	4,1%	4,1%	4,2%	4,4%	4,1%	4,2%	4,5%	5,0%

Доли железнодорожного и автомобильного транспорта в общем грузообороте без учёта трубопроводного транспорта, %

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
железнодорожного	79,7%	84,4%	84,8 %	85,3 %	85,2 %	84,8%	84,8%	85,3%	85,4 %
автомобильного	8,9%	8,8%	8,6 %	8,4 %	8,7 %	8,2%	8,4%	8,9%	9,5 %

На первый взгляд беспокоиться не о чем: грузооборот и железнодорожного и автомобильного транспорта в 2009-2012 гг. стабильно увеличивается

Грузооборот железнодорожного и автомобильного транспорта (в процентах к предыдущему году)

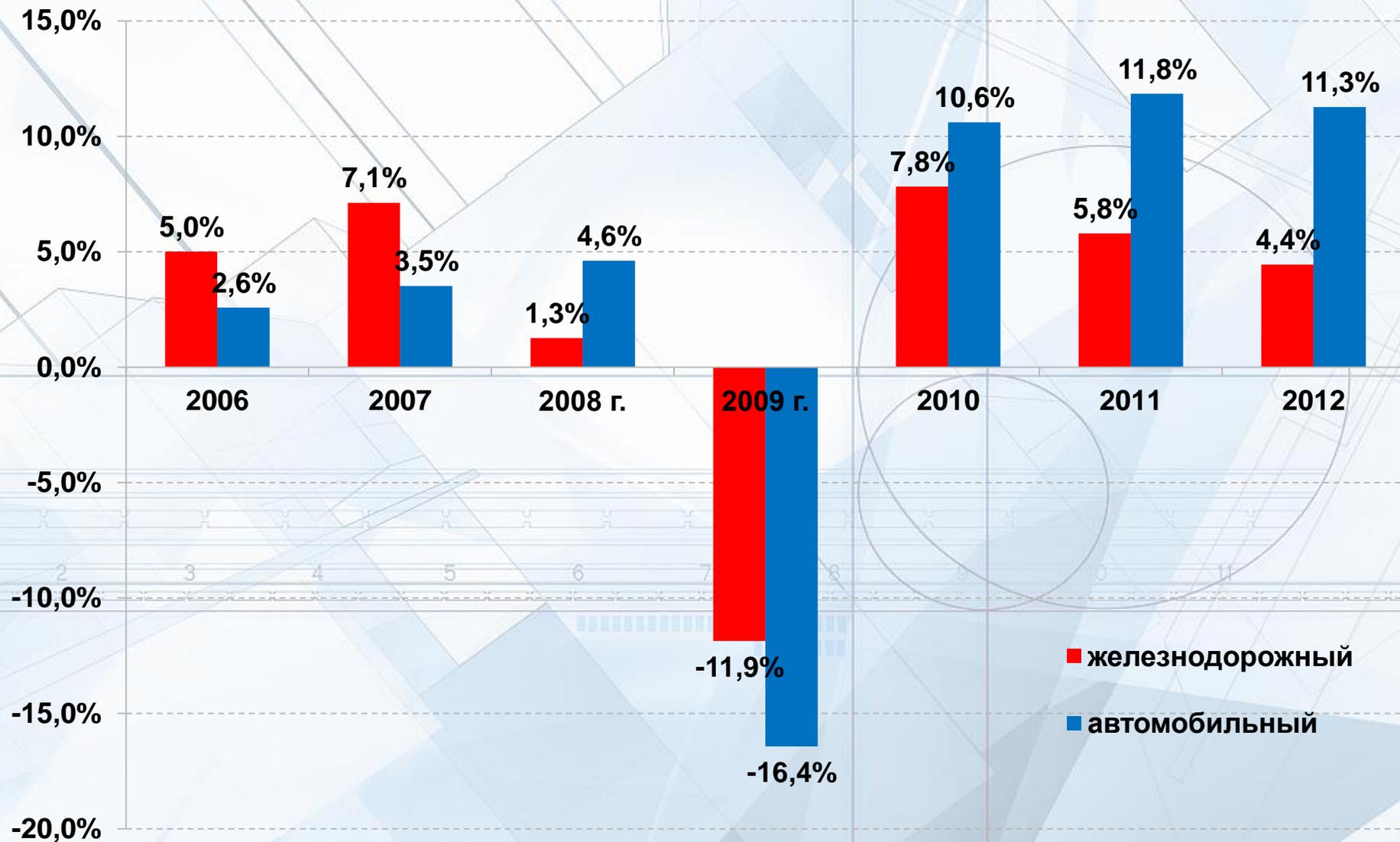
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Грузооборот транспорта	102,7%	102,4%	100,7%	89,8%	106,9%	103,4%	101,7%
в том числе:							
железнодорожный	105,0%	107,1%	101,3%	88,1%	107,8%	105,8%	104,4%
автомобильный	102,6%	103,5%	104,6%	83,6%	110,6%	111,8%	111,3%

Но темп этого увеличения различен!

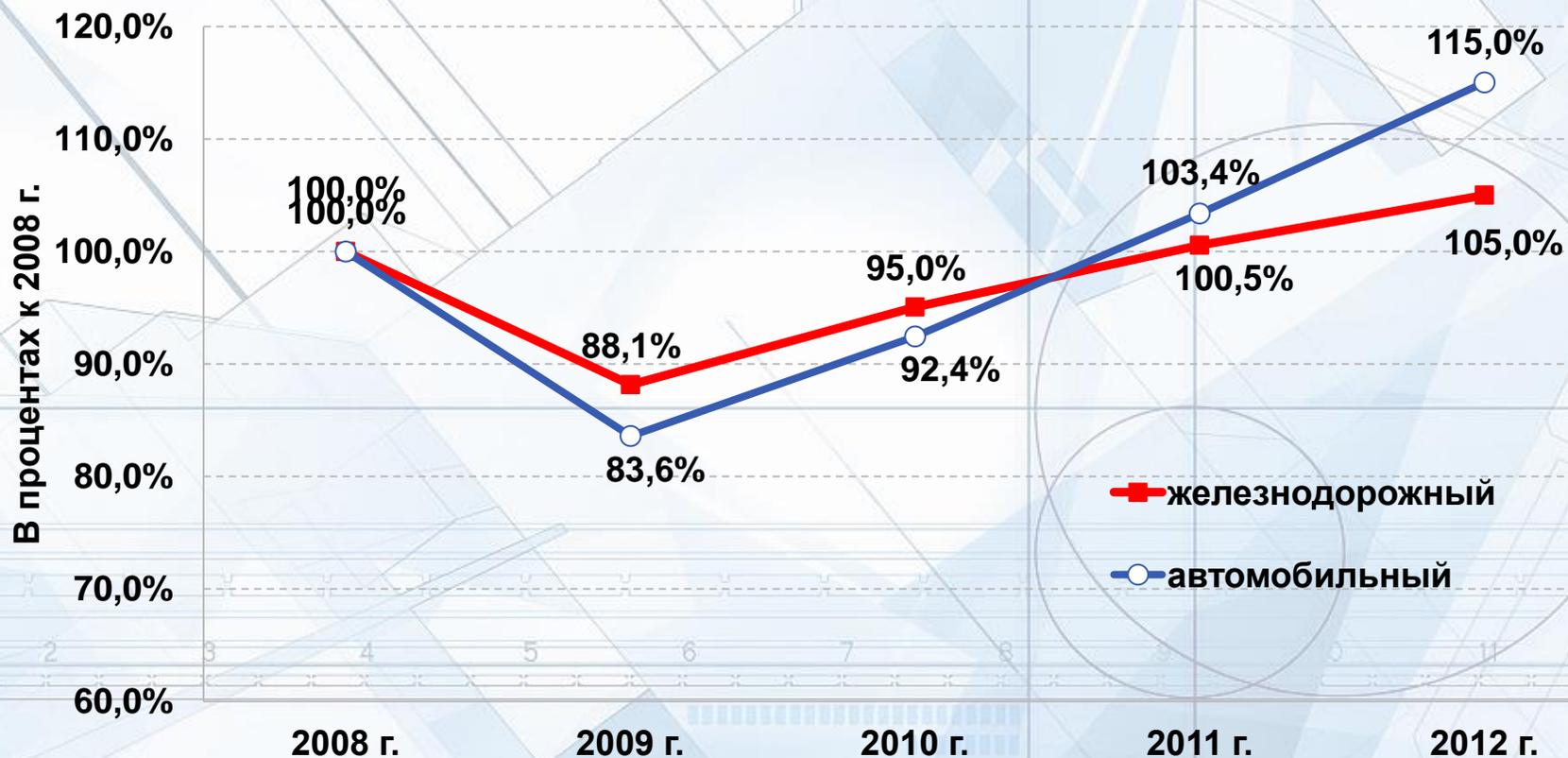
Если в прошлом темп роста грузооборота жд превышал аналогичный показатель автомобилистов, то уже в 2010 г. и – особенно – в 2011-2012 гг. темпы прироста грузооборота автомобильного транспорта начали превышать темпы прироста железнодорожников.



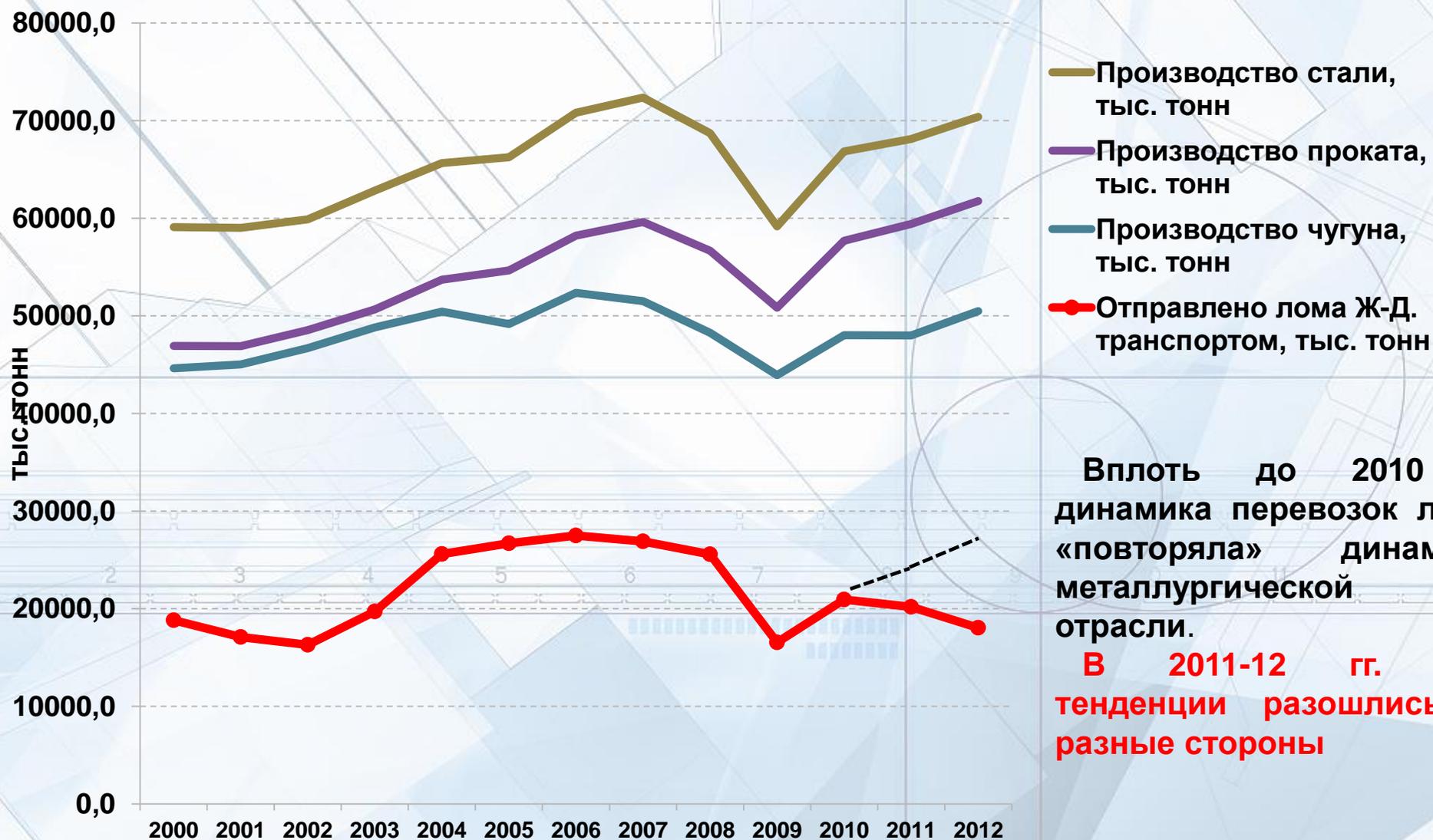
Темпы роста грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта (в процентах к предыдущему году)



Темпы роста грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта (в процентах к 2008 году)



Показатели металлургической отрасли России и объёмы перевозок металлолома в 2000-2012 гг

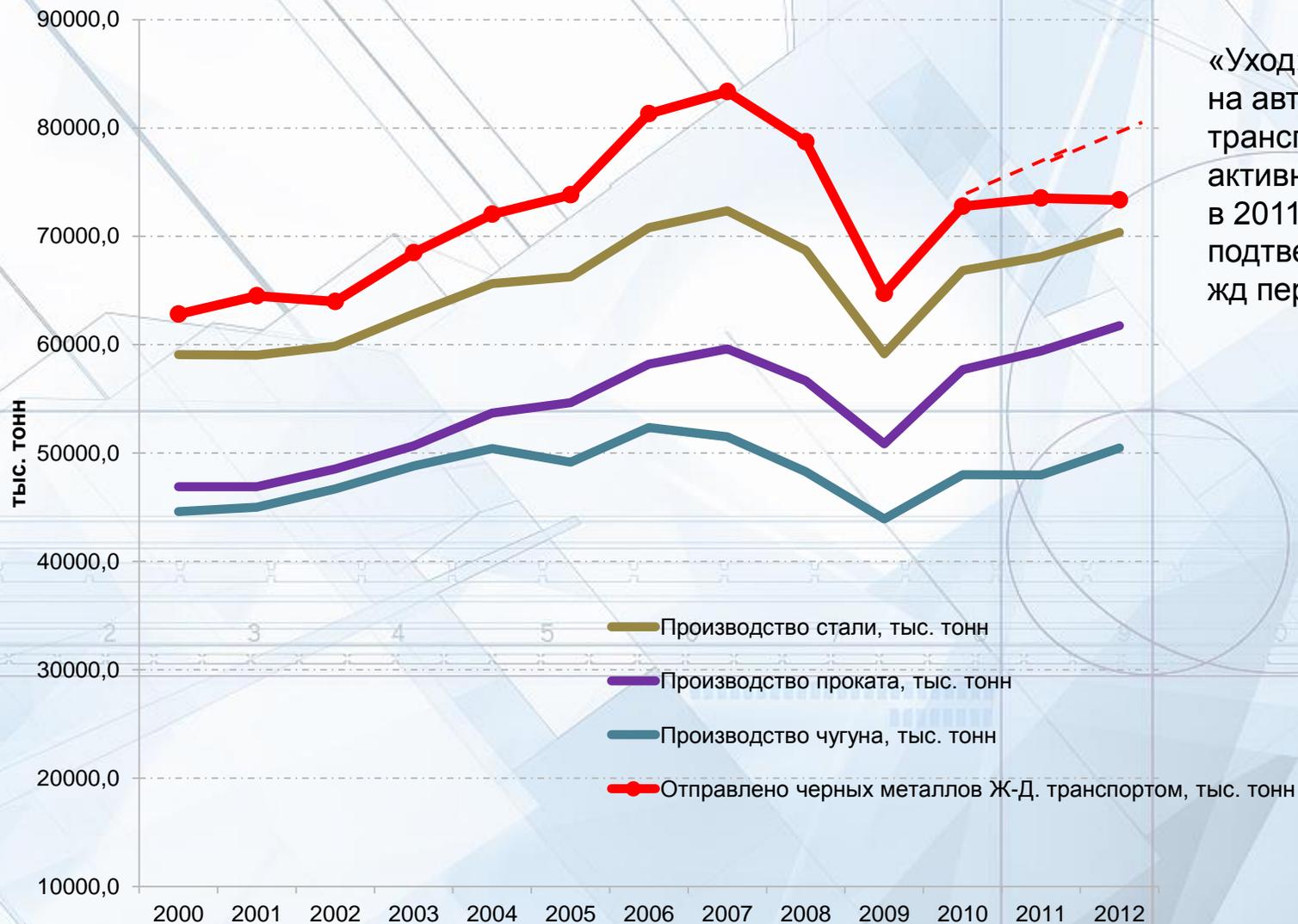


Вплоть до 2010 г. динамика перевозок лома «повторяла» динамику металлургической отрасли.

В 2011-12 гг. эти тенденции разошлись в разные стороны

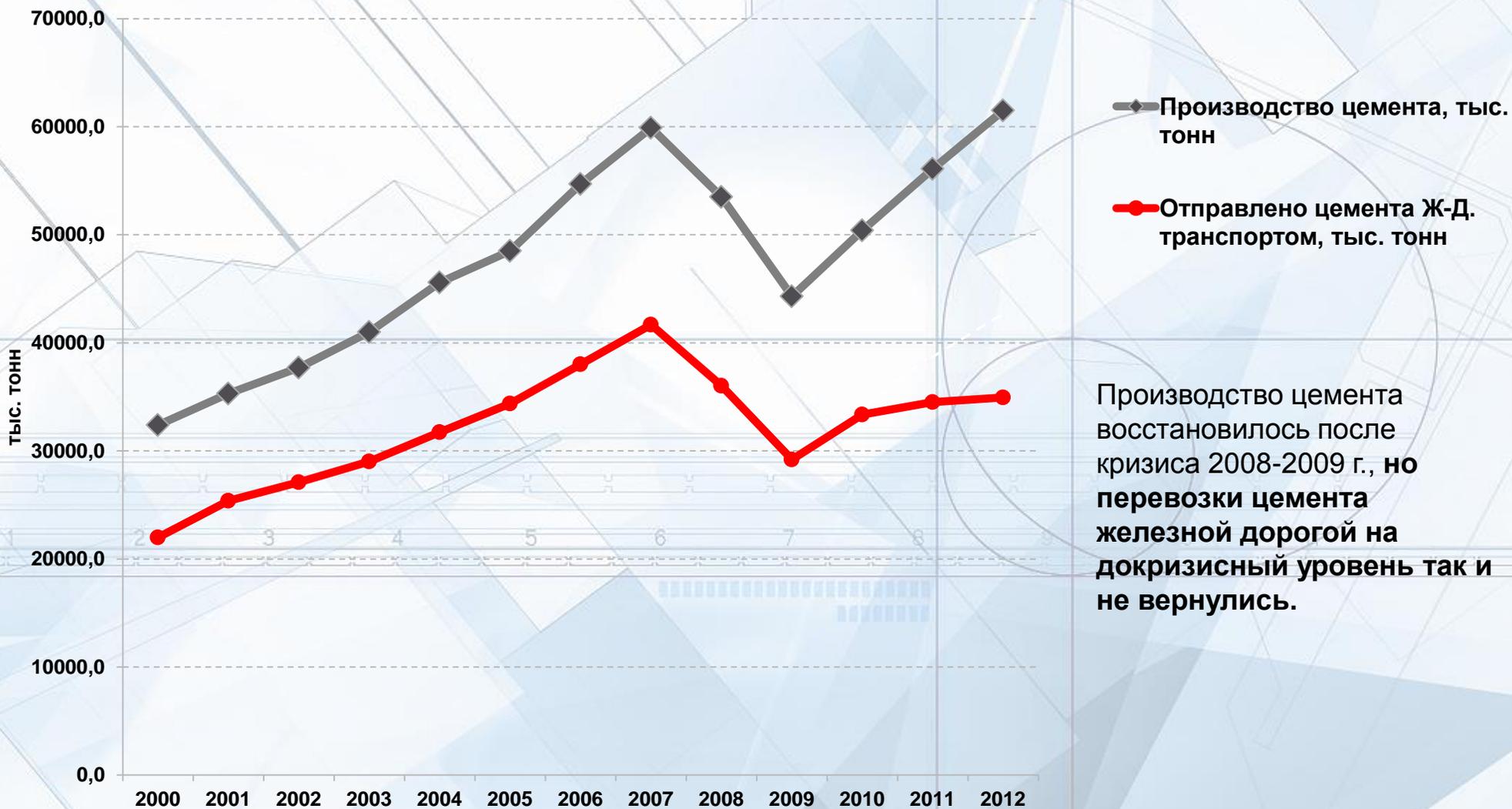
Показатели металлургической отрасли России и перевозка железнодорожным транспортом номенклатурной группы груза "черные металлы" в 2000-2012 гг

10



«Уход» черных металлов на автомобильный транспорт, о котором активно говорили эксперты в 2011-2012 гг., подтверждает и статистика жд перевозок.

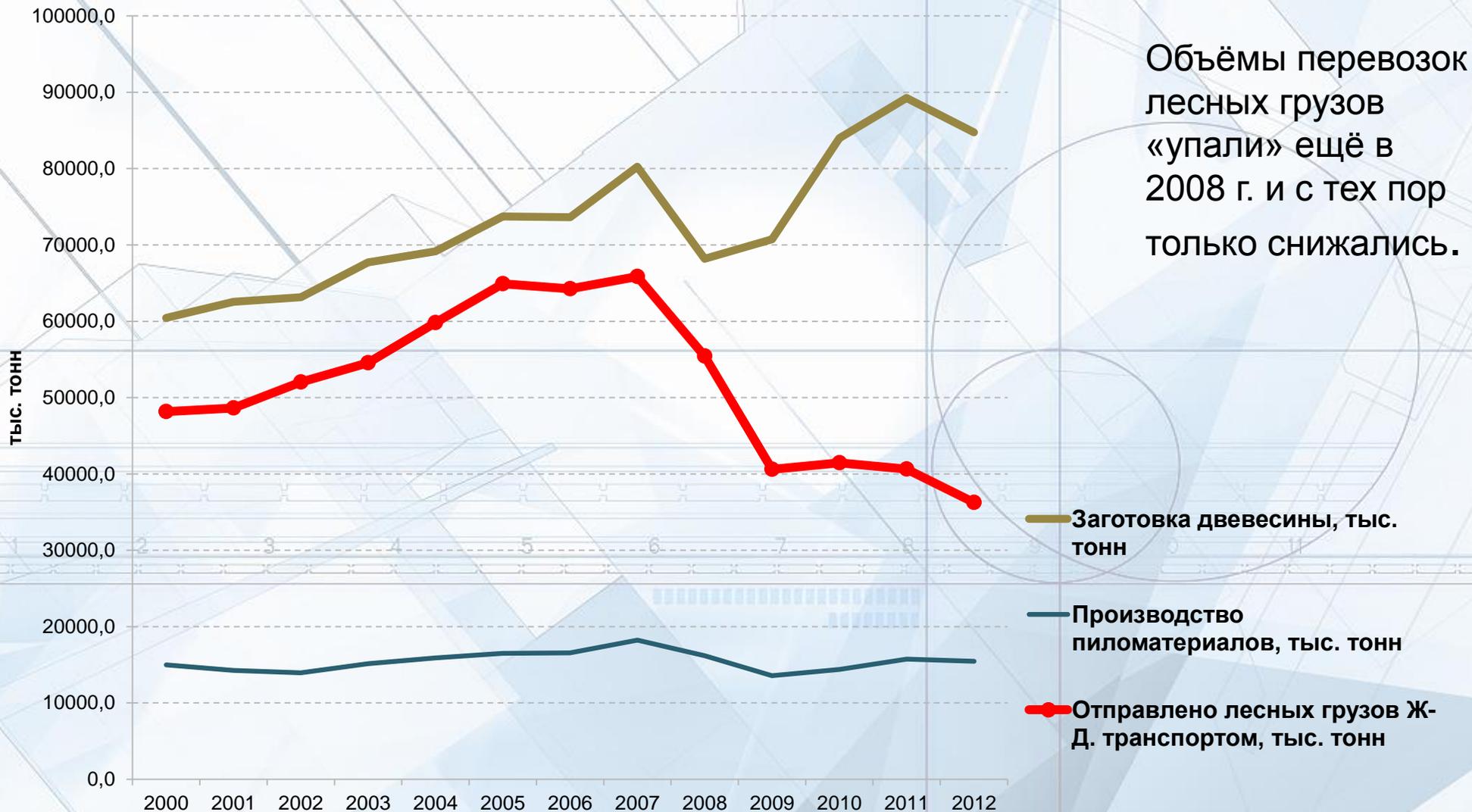
Показатели производства и перевозок цемента железнодорожным транспортом в России в 2000-2012 гг



Производство цемента восстановилось после кризиса 2008-2009 г., но перевозки цемента железной дорогой на докризисный уровень так и не вернулись.

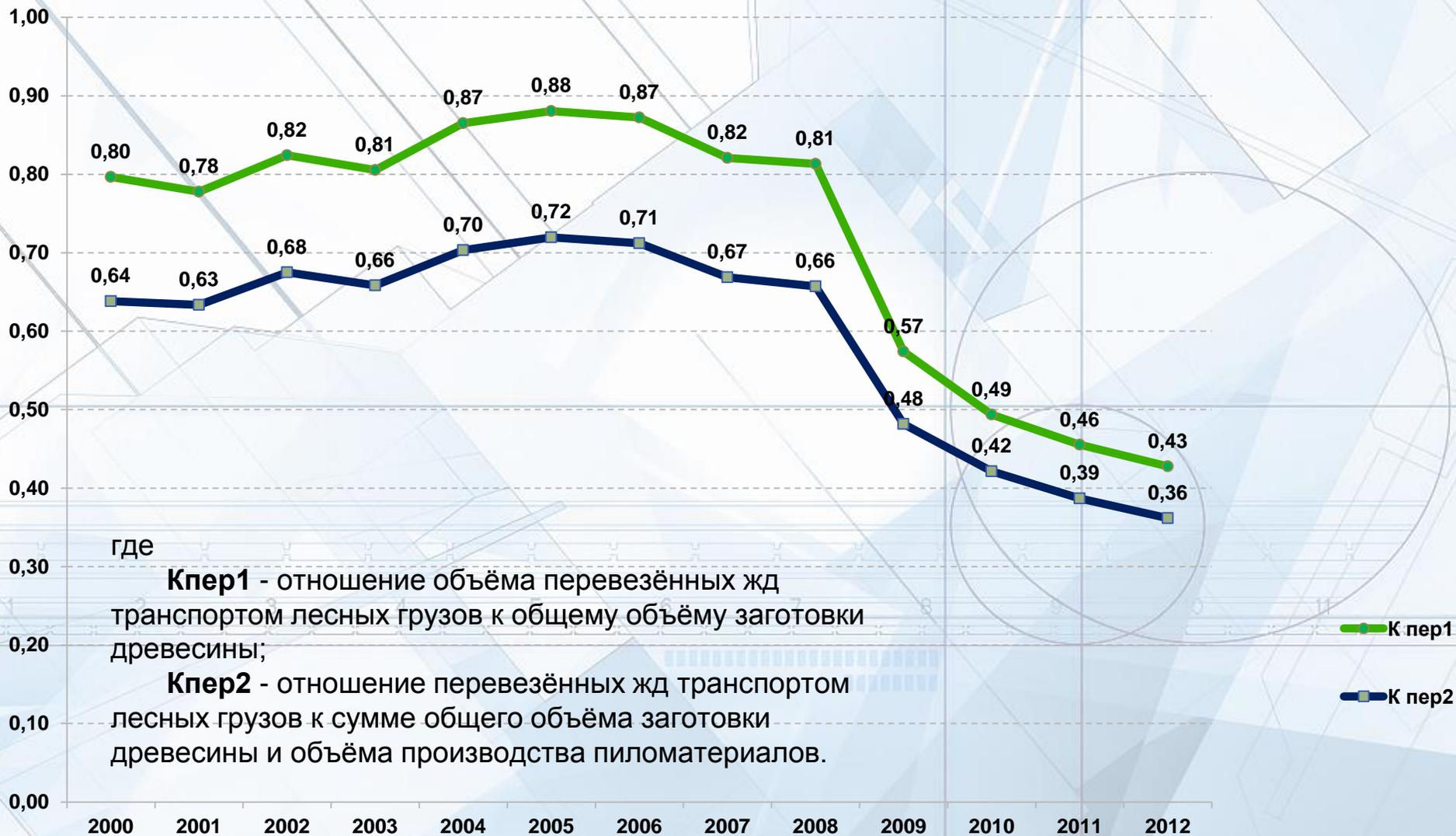
Показатели лесозаготовки и перевозок лесных грузов в России в 2000-2012 гг

12



Динамика коэффициента перевозимости лесных грузов в 2000-2012 гг

13



где

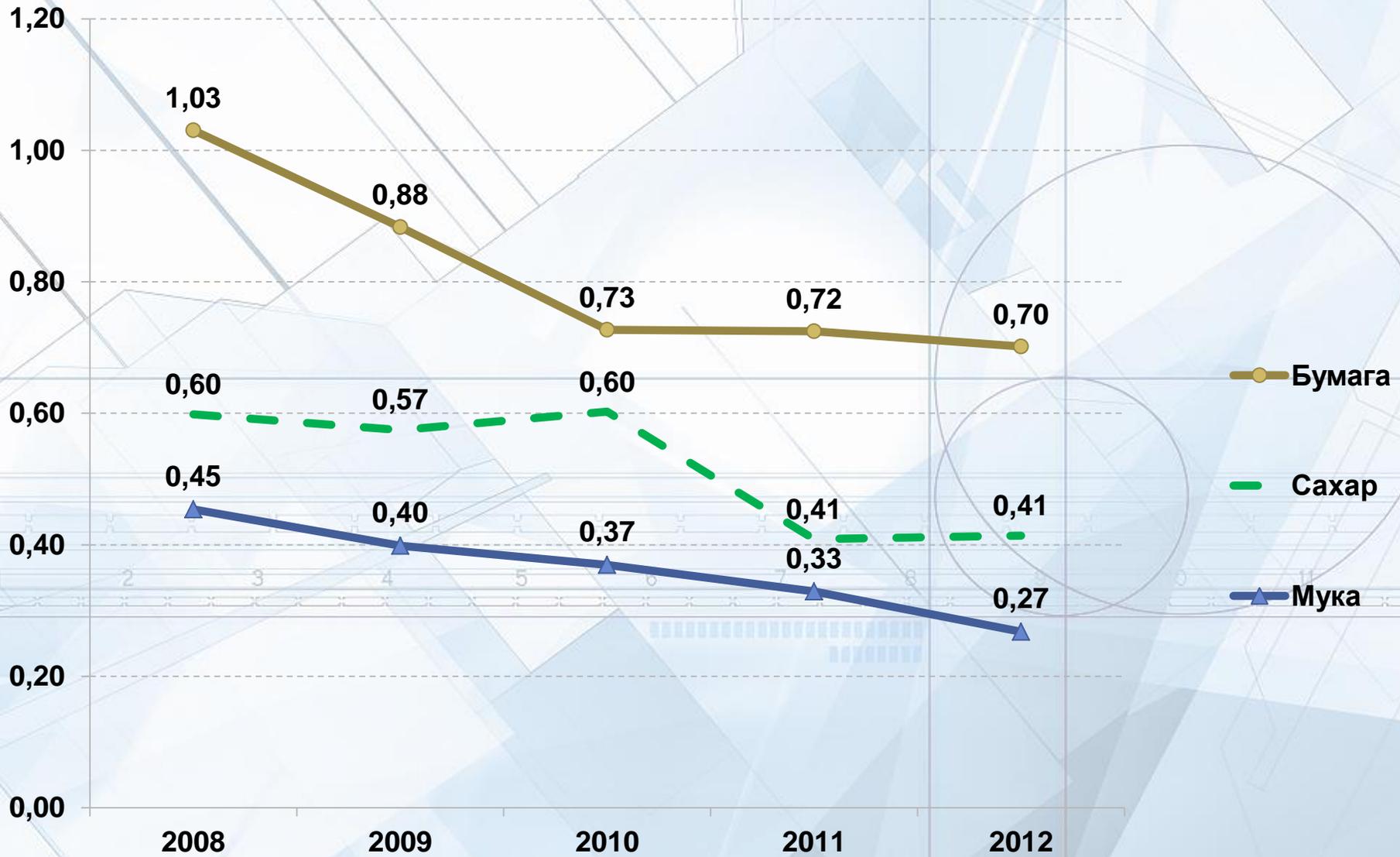
Kпер1 - отношение объёма перевезённых жд транспортом лесных грузов к общему объёму заготовки древесины;

Kпер2 - отношение перевезённых жд транспортом лесных грузов к сумме общего объёма заготовки древесины и объёма производства пиломатериалов.

K пер1

K пер2

Динамика коэффициентов перевозимости некоторых грузов железнодорожным транспортом



Главный вопрос:

Почему с **2000 по 2009 г.** динамика объёмов перевозок железнодорожного транспорта соответствовала динамике производства соответствующих товаров, а после 2010, тенденция радикально изменилась?

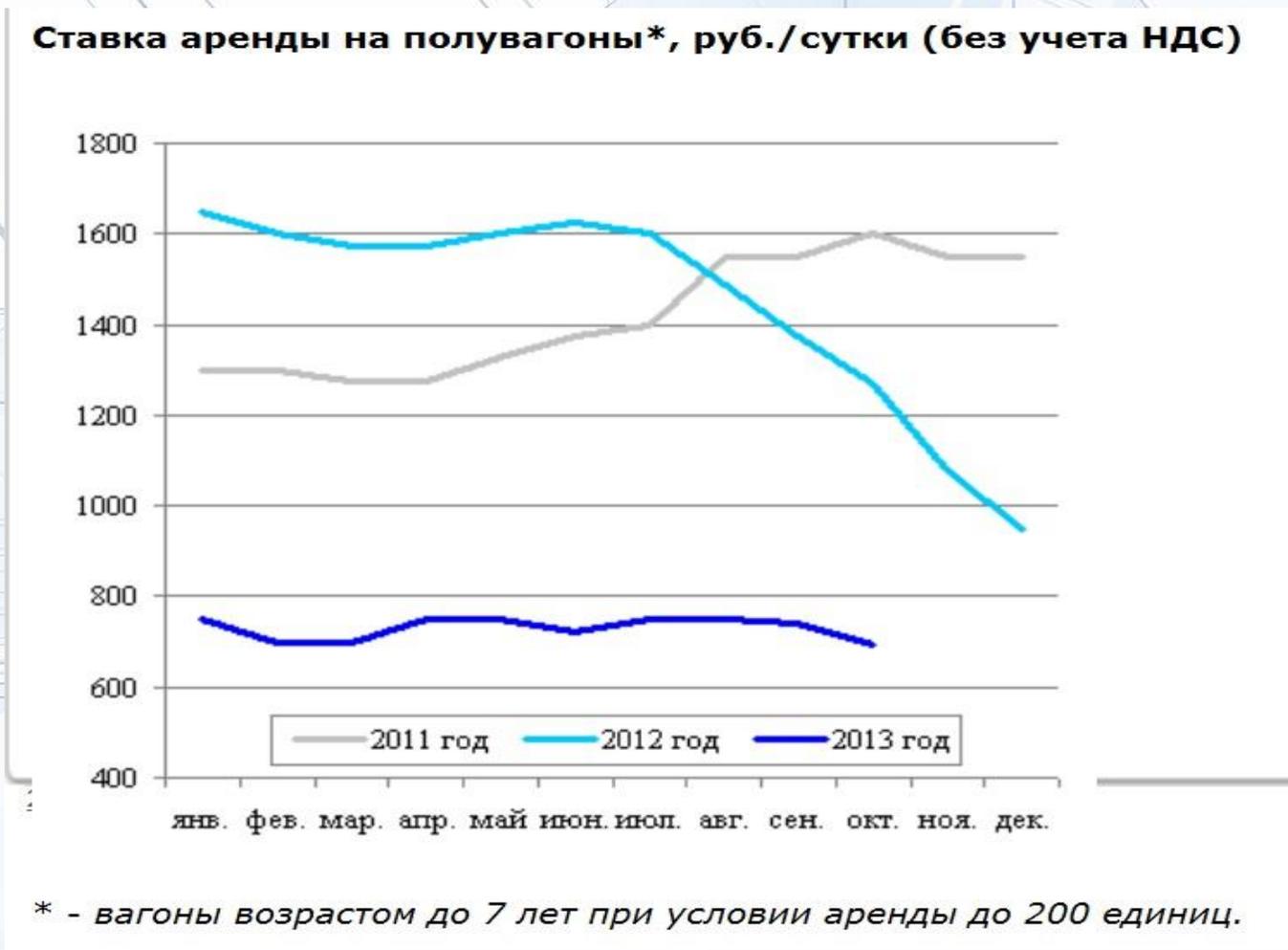
Что «сломалось в Датском королевстве» после 2010 года?

2. Почему «уходят грузы»?

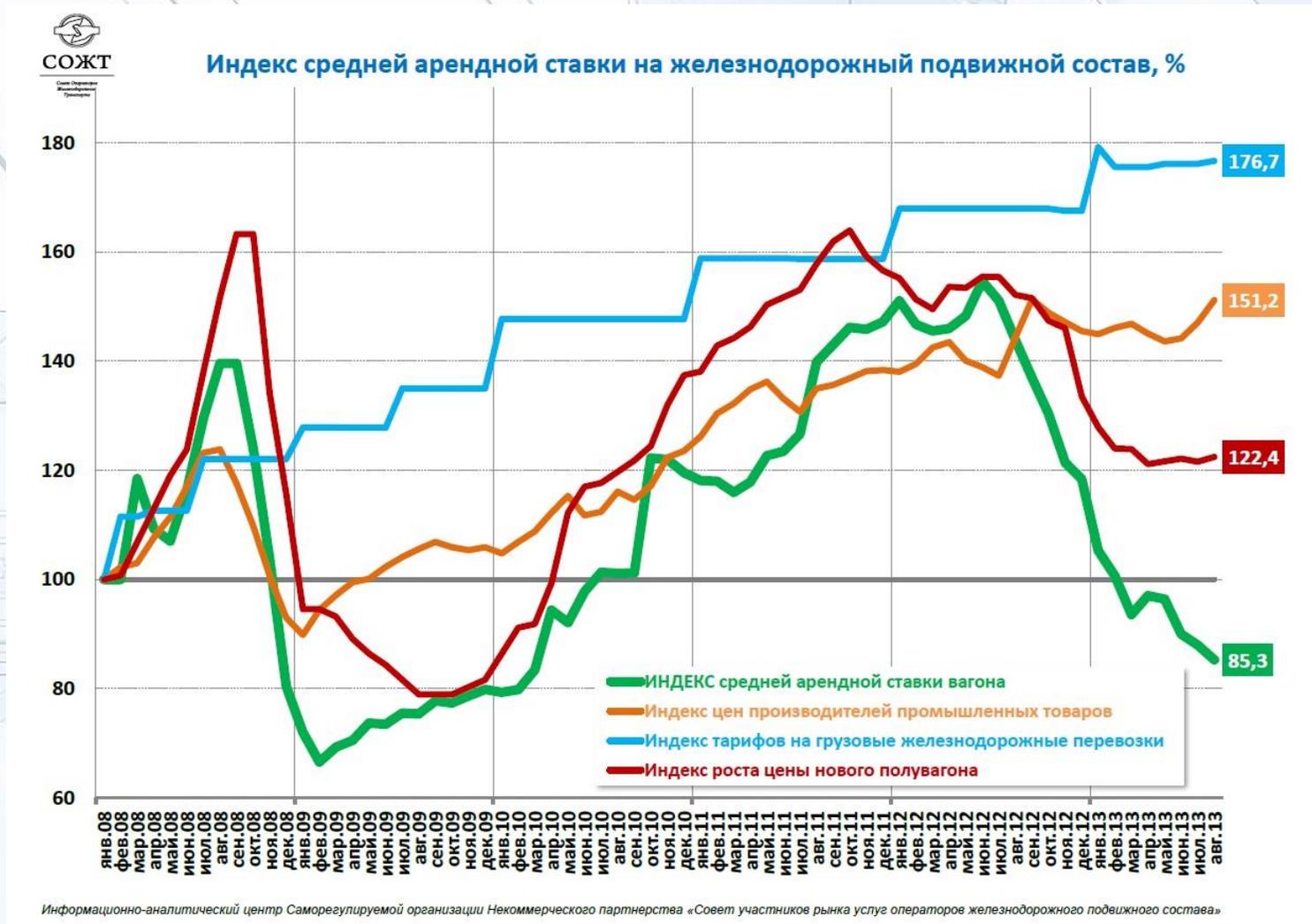
Две группы факторов, влияющих на конкурентоспособность:

- 1. Ценовые (тарифы на инфраструктурную составляющую, тарифная ставка за предоставление вагонов; тарифы автотранспорта и т.п.)**
- 2. Неценовые (качество транспортного обслуживания, сервис, удобство и т.п.)**

Железнодорожные тарифы в нерегулируемом секторе (вагонная или операторская составляющая) в 2013 г. не росли 18



Небольшое отступление о тарифах в регулируемом **19** и нерегулируемом секторе



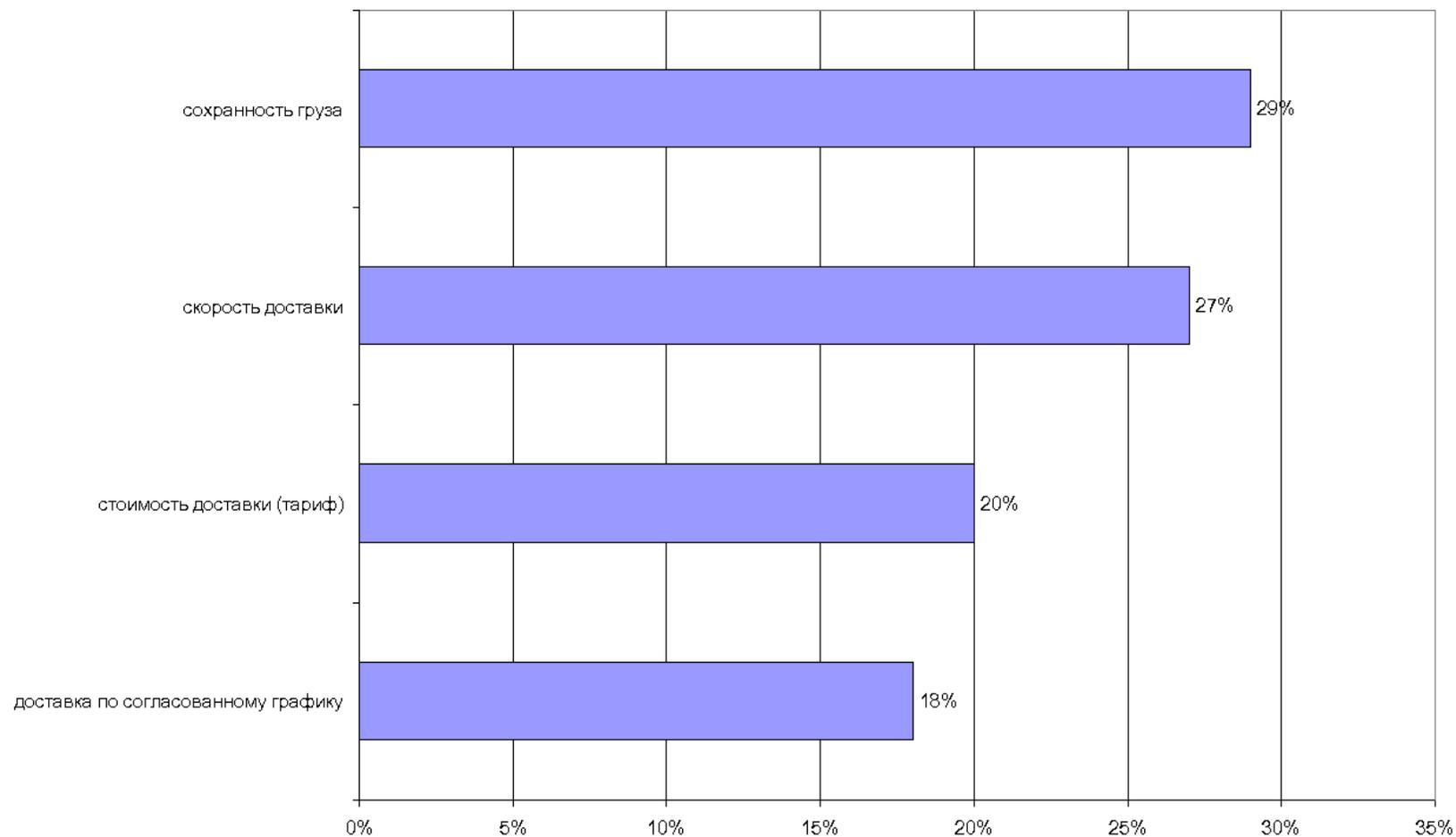
Основные недостатки в работе железнодорожного транспорта по мнению грузоотправителей

20



Наиболее значимые для грузоотправителей параметры перевозки

21



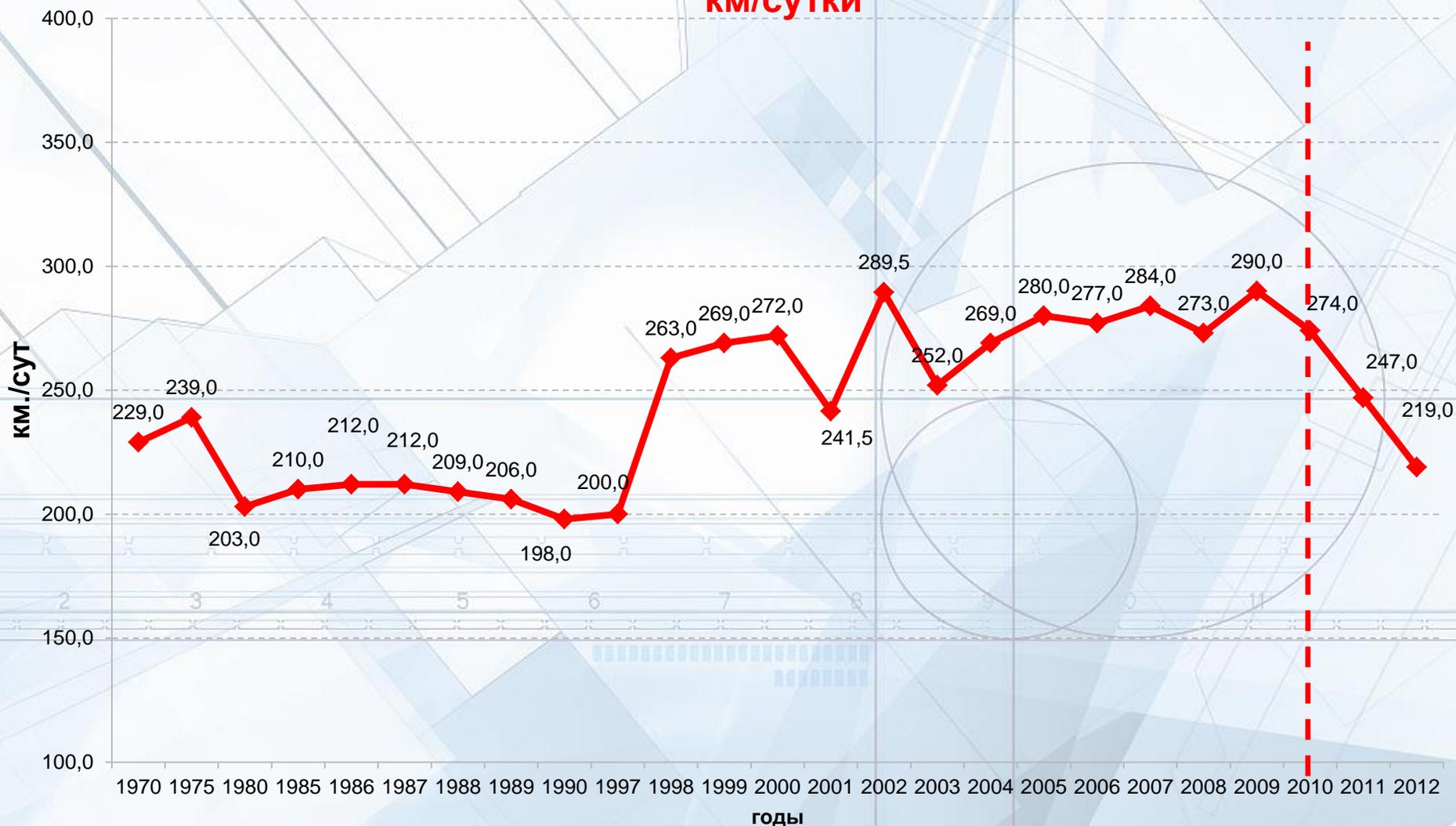
Последние 2-3 года в отрасли прошли под знаком «усиления планирования» и постоянных попыток реанимировать элементы плановой экономики в «уменьшенном» масштабе:

- Приказ № 258;
- Единый сетевой технологический процесс (ЕСТП), в котором была сделана попытка вернуться к месячному планированию (до 20 числа текущего месяца заявки на весь следующий) вместо непрерывного планирования т.е. попытка вернуться к нормам Устава 1964 г.;
- Поправки в Устав жд транспорта РФ о планировании порожнего пробега.

Средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом с 1970 по 2012 гг,

23

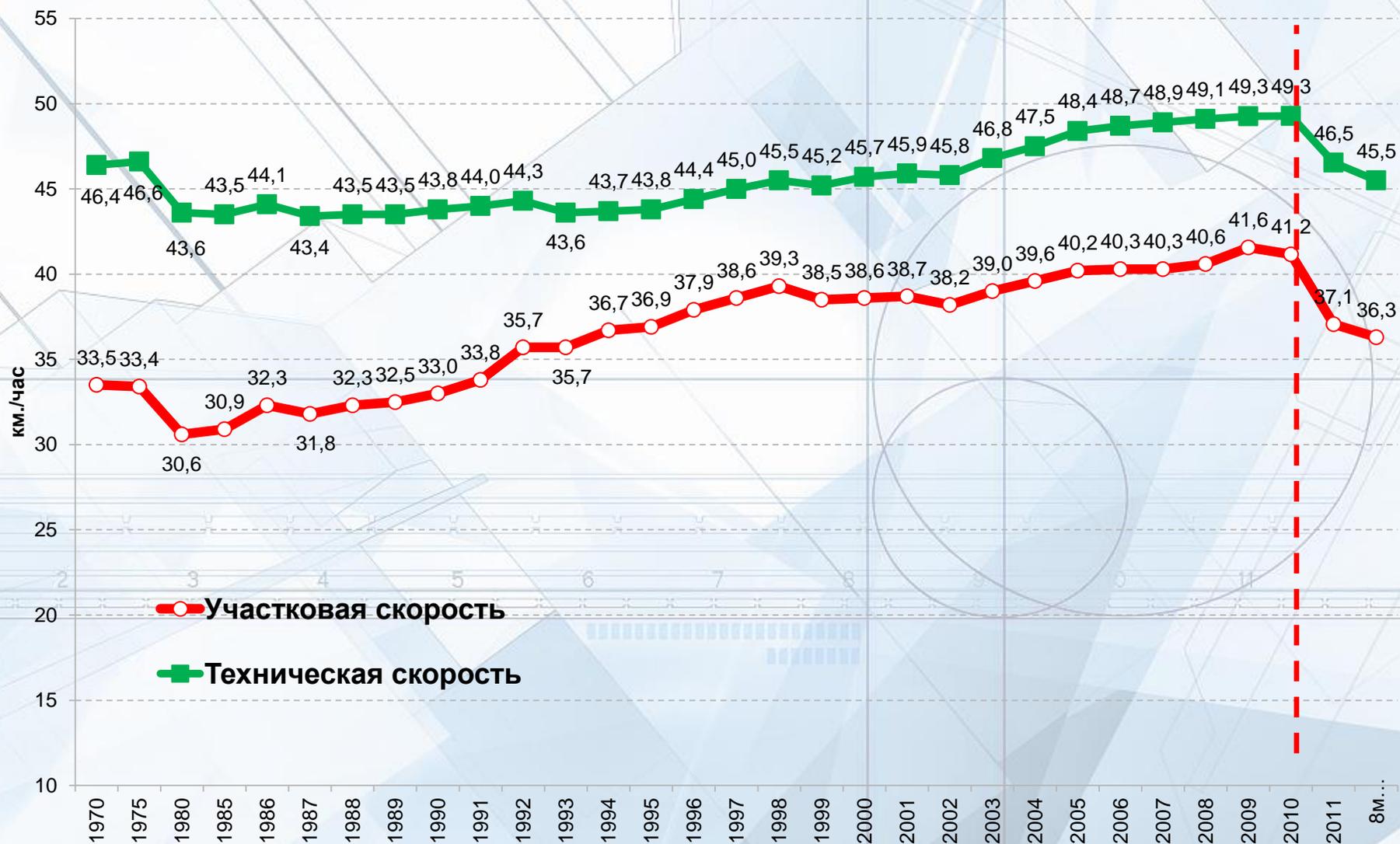
км/сутки



Данные с 1970 по 1990 – по жд СССР, с 1997 по 2012 по жд России

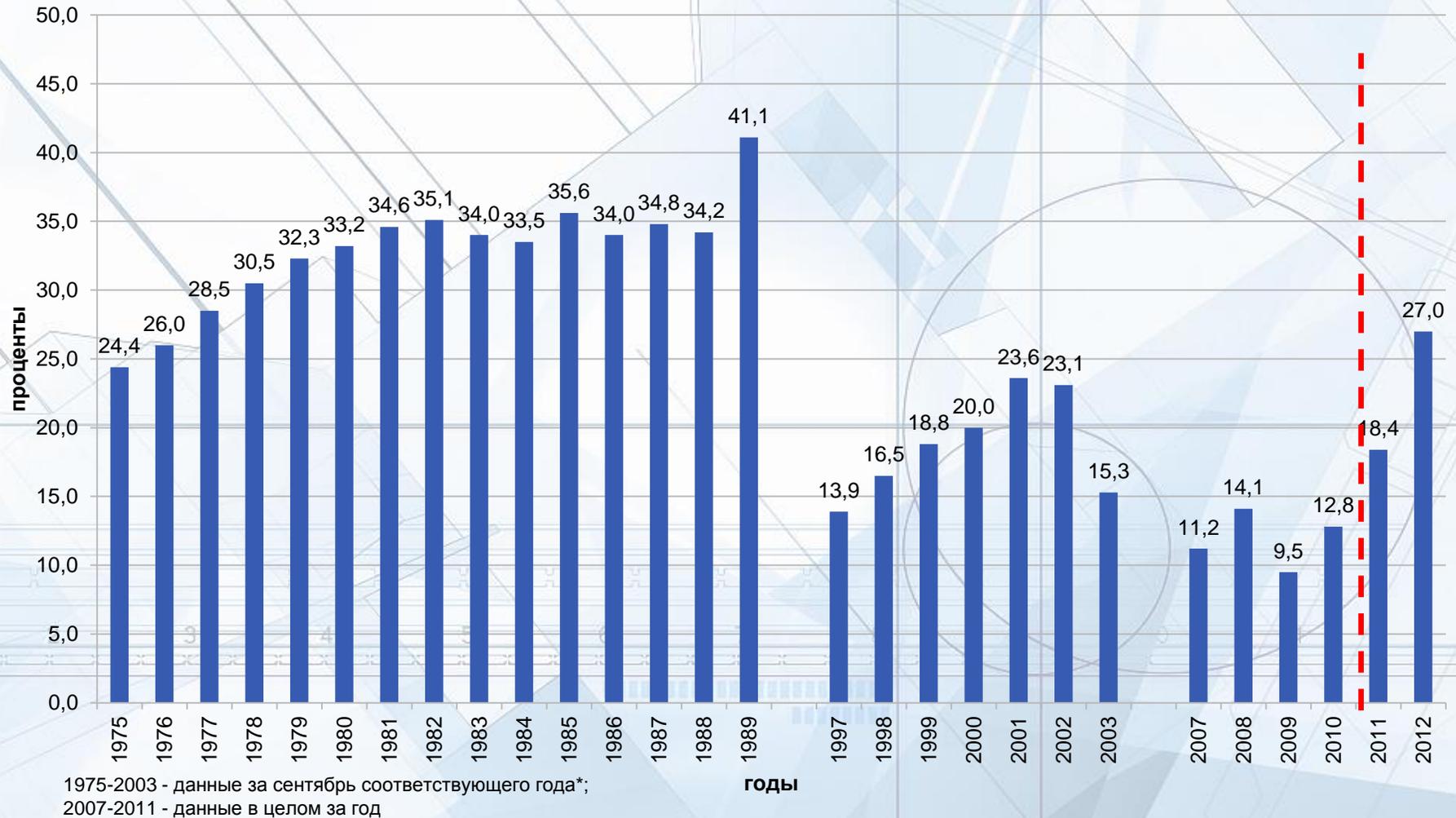
Динамика участковой и технической скоростей на железнодорожном транспорте в 1970-2012 гг., км/час

24



Динамика доли отправок, прибывших с невыполнением срока доставки (с просрочкой), с 1975 по 2012 гг, в %

25



*1975-2003 гг. доля отправок, прибывших с просрочкой определялась два раза в год – в феврале и в сентябре (отчёт ф. ЦО-31);
2007-2011 гг. данные в целом за год по Годовым отчётам «РЖД».

«Паровоз для машиниста»

26

Пароход – для команды, паровоз – для машиниста, столовая – для поваров, театр – для актеров, магазин – для продавцов, литература – для писателей! ... А включаешь – не работает. И не надо включать. Не для вас это все.

М. Жванецкий «Паровоз для машиниста»

У всех этих попыток «РЖД» «реанимировать» элементы плановой экономики один корень: представление о том, что главное – это технологии, а не стимулы и институты.

Откуда пришло это заблуждение? Оно пришло из опыта абсолютной централизации всего и вся на отечественном железнодорожном транспорте.

Два направления повышения конкурентоспособности:

1. Повышение клиентоориентированности. Отказ от оценки работы на основе внутренних тенических и технологических показателей
2. Дальнейшая либерализация отрасли. Основные обсуждаемые направления: либерализация рынка локомотивной тяги, появление частных перевозчиков, частная инфраструктура, разделение единой инфраструктуры на несколько частных компаний...

Спасибо за внимание !

Дополнительную информацию о публикациях автора можно почерпнуть здесь:

<http://f-husainov.livejournal.com>

<http://f-husainov.narod.ru>