



Некоммерческое партнёрство
операторов железнодорожного подвижного состава
(НП ОЖДПС)

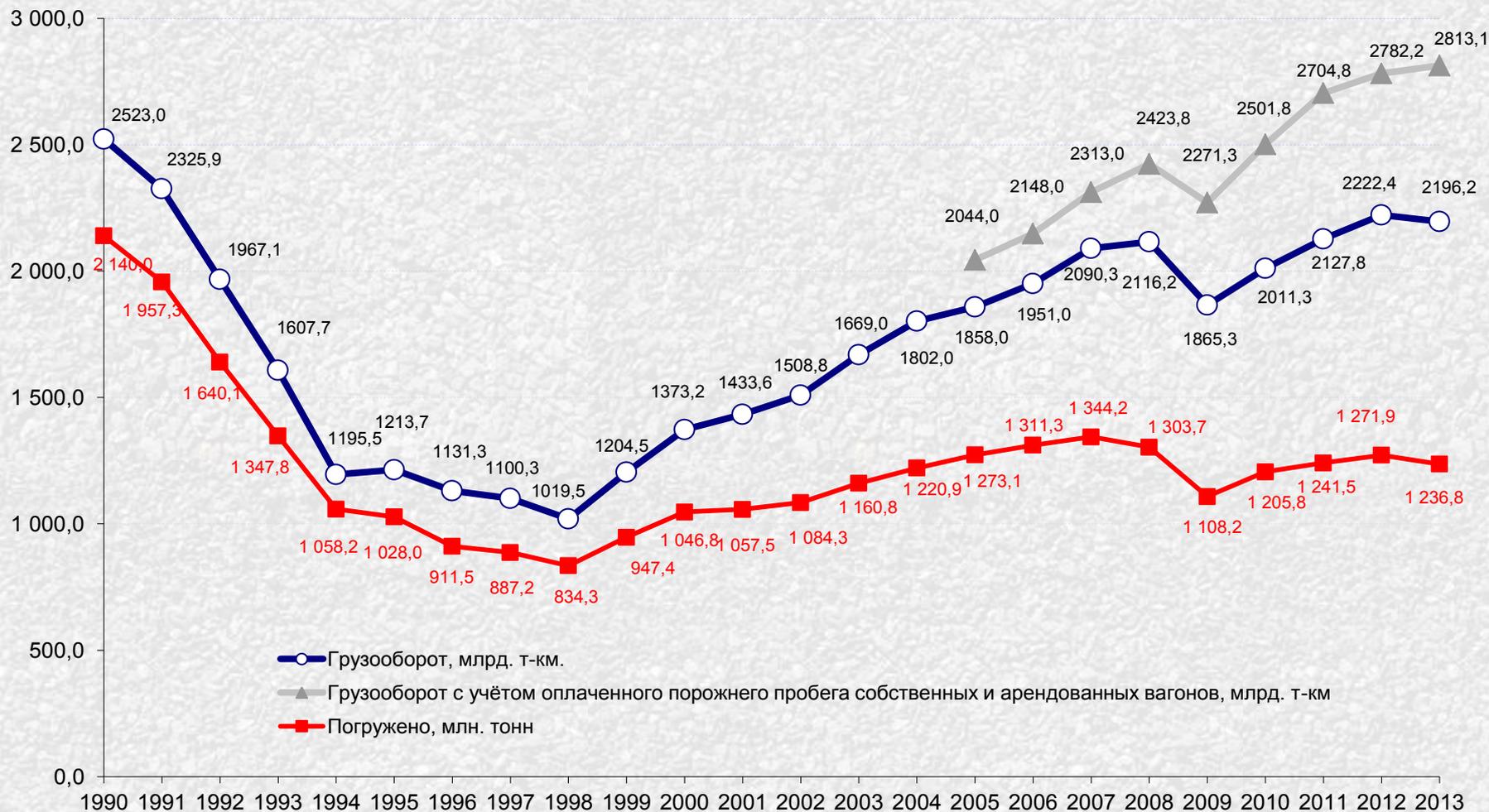


19-я Московская международная выставка и конференция
по транспорту и логистике «ТрансРоссия»
22 - 23 апреля 2014

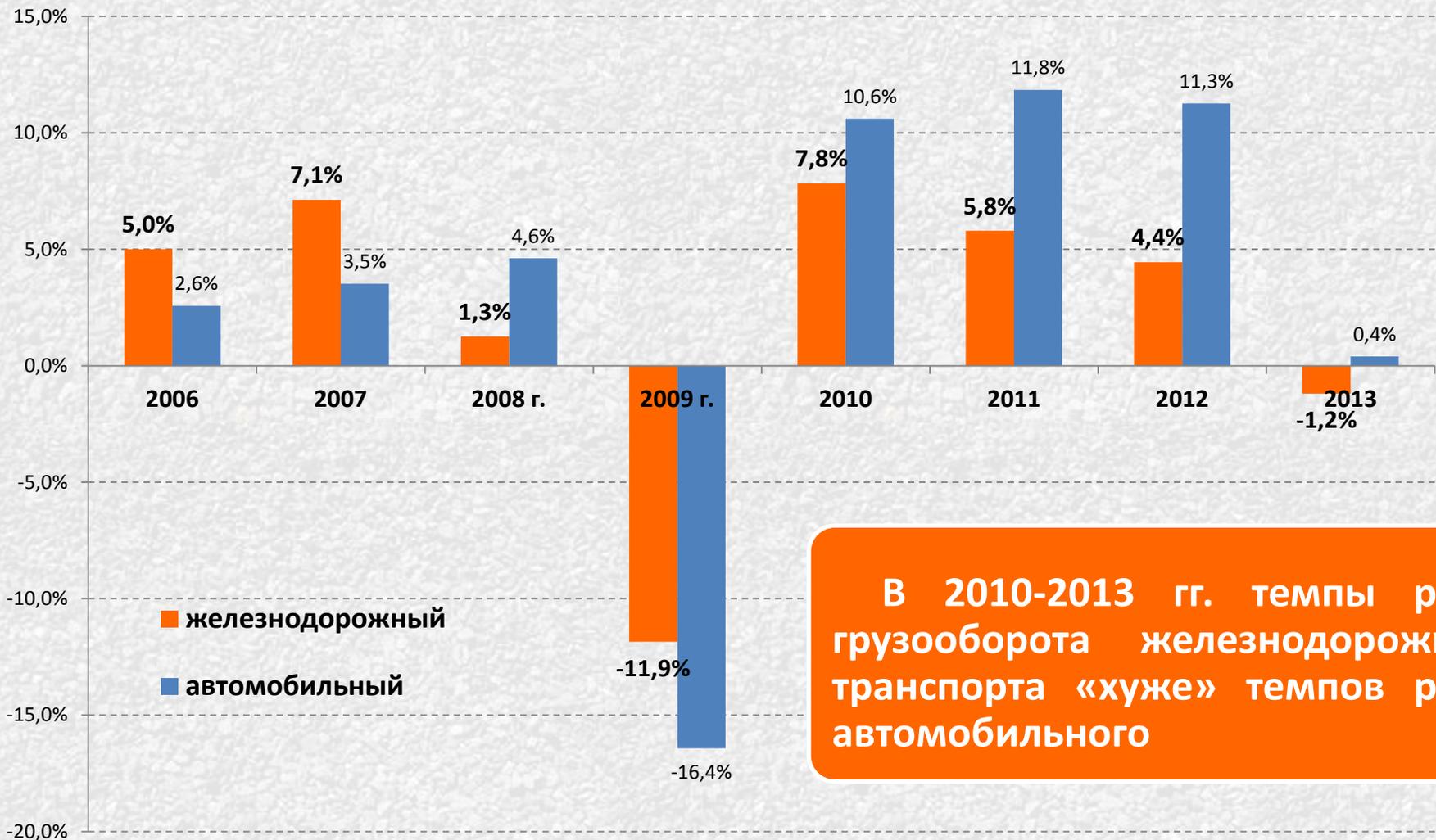
Конкурентоспособность железнодорожных грузовых перевозок

Ф.И. Хусаинов,
зам. председателя НП ОЖДПС,
канд. экон. наук, доцент РОАТ МИИТ

Грузооборот и погрузка железнодорожного транспорта России в 1990-2013 гг (данные за 1990-1991 гг. - по РСФСР)



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



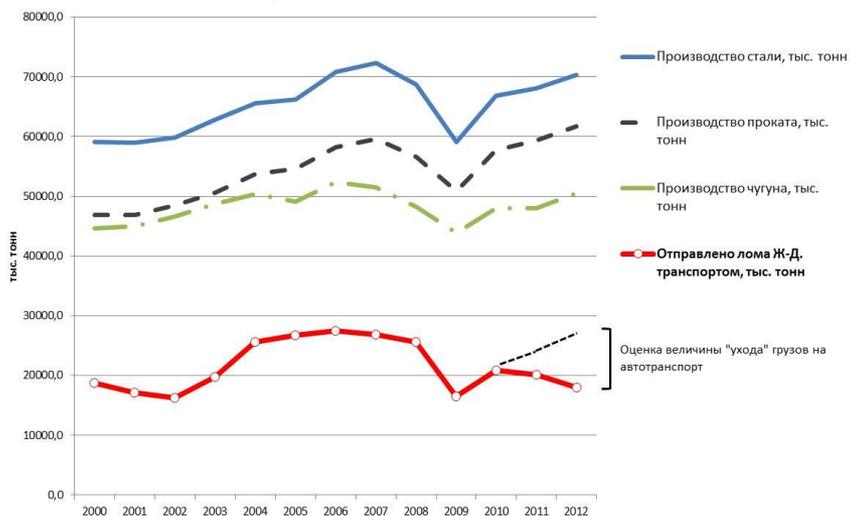
В 2010-2013 гг. темпы роста грузооборота железнодорожного транспорта «хуже» темпов роста автомобильного

Грузооборот железнодорожного и автомобильного транспорта (в процентах к 2008 году)



Как оценить «уход» грузов на другие виды транспорта?

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



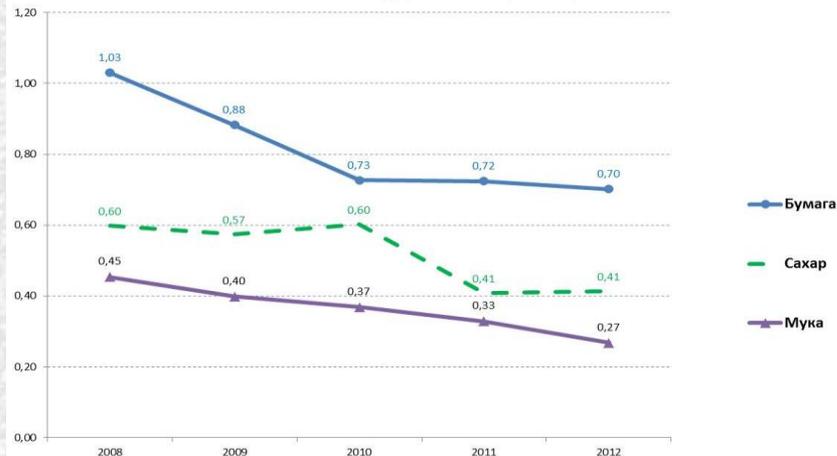
Показатели металлургической отрасли России и перевозка железнодорожным транспортом номенклатурной группы груза "черные металлы" в 2000-2012 гг



Показатели цементной отрасли России в 2000-2012 гг



Динамика коэффициентов перевозимости некоторых грузов железнодорожным транспортом



Зададим себе вопрос:

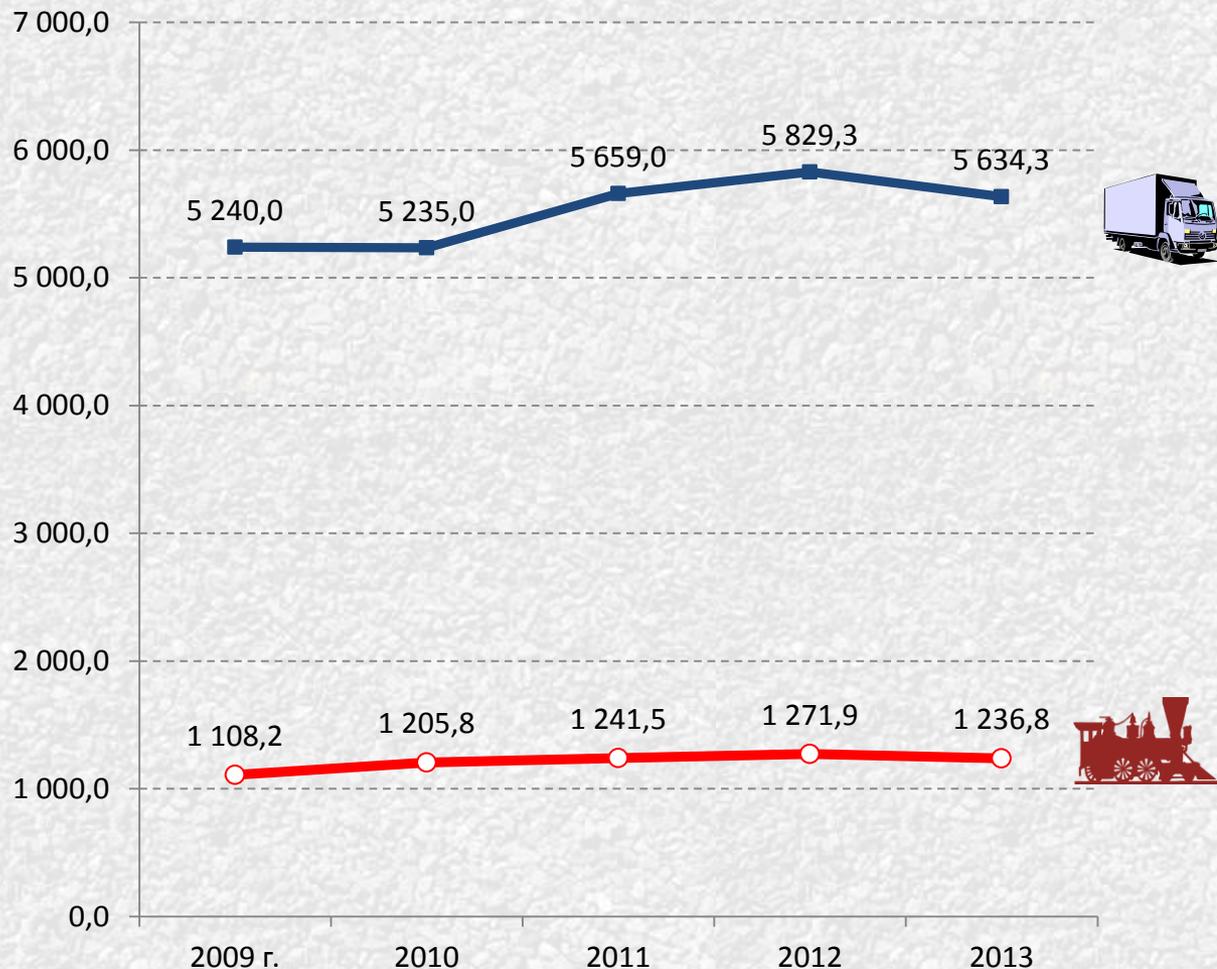
Почему с 2000 по 2010 год динамика перевозок грузов железными дорогами совпадала с динамикой грузовой базы, а в 2011-2012 гг. тенденция **радикально изменилась?**



**Сломалось что-то
в Датском
королевстве?**

Контрольная проверка: не только тонно-км., но и тонны

Динамика объёмов перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом, млн. тонн



Объём перевозок автотранспортом в 2012 г. составил + 11,4 % к 2010 г.;
Объём перевозок жд транспортом в 2012 г. составил + 5,5 % к 2010 г.

Объём перевозок автотранспортом в 2013 г. составил + 7,6 % к 2010 г.;
Объём перевозок жд транспортом в 2013 г. составил + 2,5 % к 2010 г.

Факторы конкурентоспособности

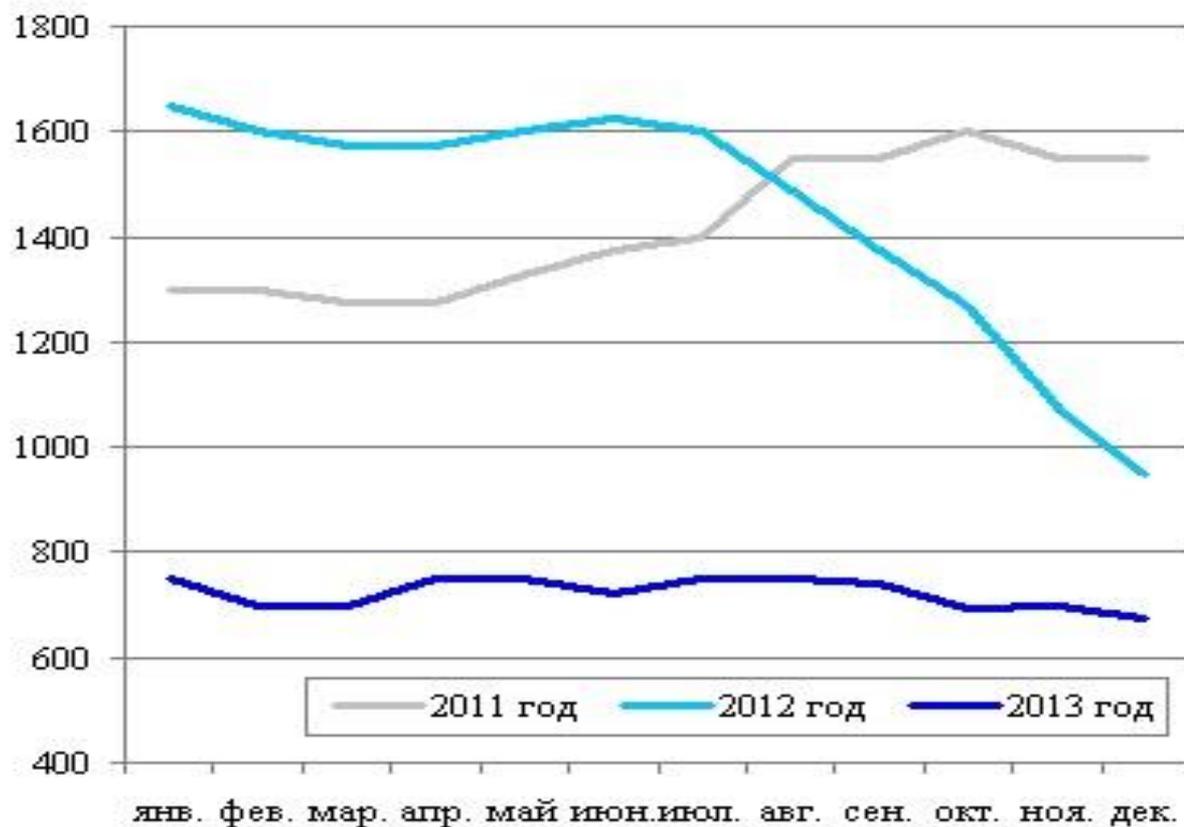
Существуют две группы факторов конкурентоспособности:

Ценовые

Неценовые

1. Ценовые факторы

Средняя ставка аренды полувагона в 2011-13 гг., (рублей за вагон в сутки)



Ставки аренды вагона с середины 2012 года к началу 2013 г. снизились в два раза и остаются на этом уровне весь 2013 год.

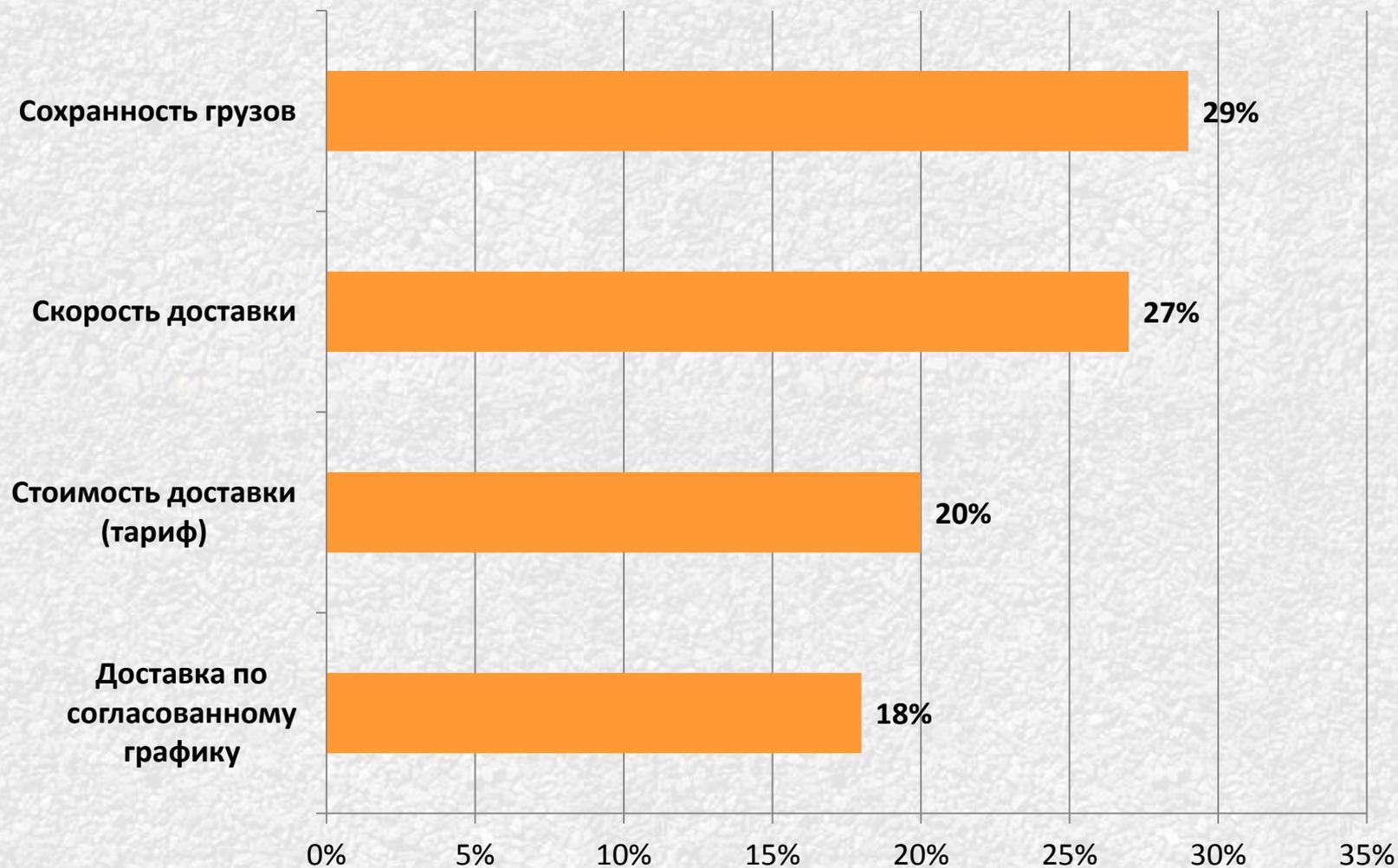
Все опросы показывают удовлетворённость грузоотправителей ставками операторов.

2. Неценовые факторы

Основные недостатки в работе железнодорожного транспорта по мнению грузоотправителей



Наиболее значимые для грузоотправителя параметры перевозок

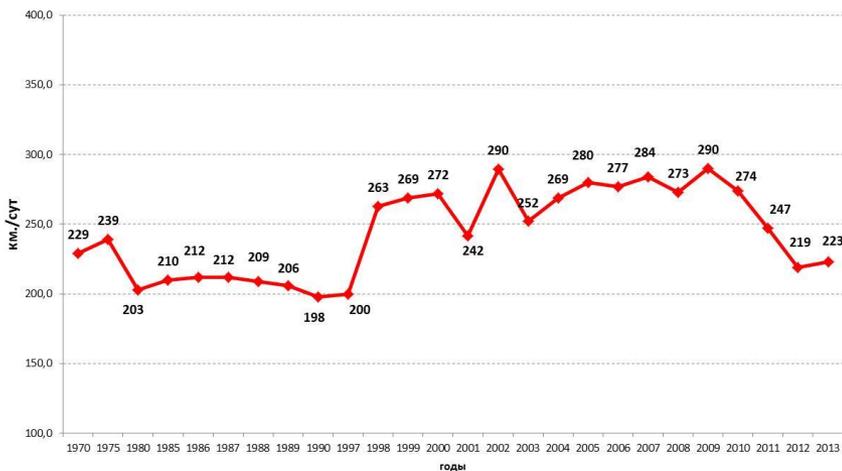


Результат опросов:

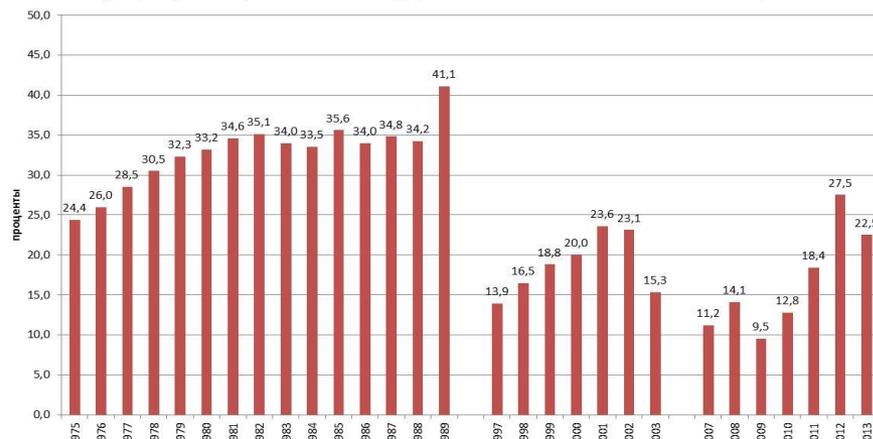
Результаты опросов грузоотправителей и ряда проведённых исследований показывают, что основными (важнейшими) причинами «ухода» грузов на автотранспорт для большинства (но не всех!) грузов являются не тарифные (ценовые) факторы, а факторы качества транспортного обслуживания

Некоторые показатели работы железнодорожного транспорта

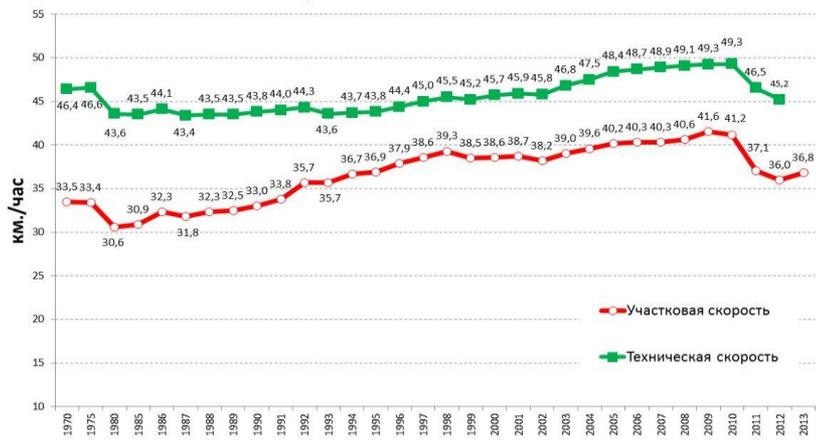
Средняя скорость доставки груза железнодорожным транспортом в 1970-2013 гг., км/сутки



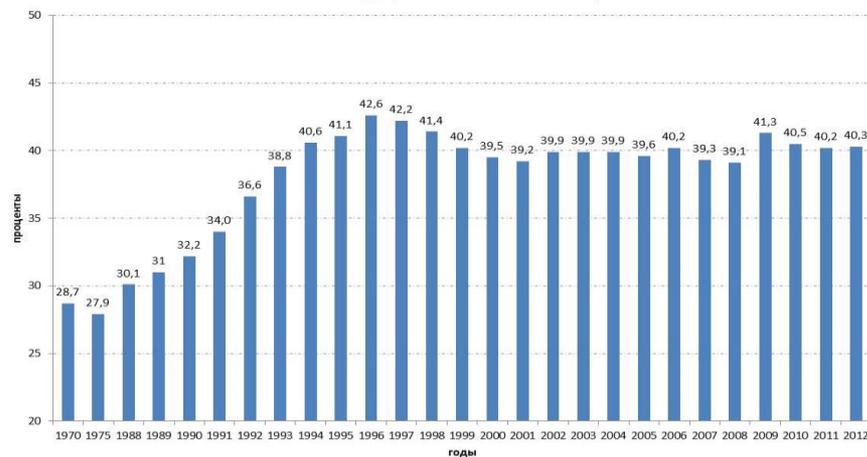
Динамика доли отправок, прибывших с невыполнением срока доставки (с просрочкой) на железных дорогах СССР и России в 1975-2013 гг., в %



Динамика участковой и технической скоростей на железнодорожном транспорте в 1970-2012 гг.



Динамика коэффициента порожнего пробега вагона (к общему) на железных дорогах СССР и России, в %



Вывод:

Таким образом, в 2011-2012 гг., когда проводилась политика по «усилению жёсткости планирования», показатели качества транспортного обслуживания (скорость доставки, доля просрочки) и эксплуатационные показатели (участковая и техническая скорости) - ухудшались, а с 2013 г., когда фактически все территориальные ТЦФТО вернулись к «нормальной» работе, показатели снова стали улучшаться.

Новые «рукотворные» факторы, которые ухудшают «привлекательность» железнодорожного транспорта:



«Беспорядочные» логические контроли



Ограничения погрузки, построенные на неверных данных о пропускной и перерабатывающей способности станций



Идеи о вводе административных ограничений величины вагонного парка



Снижение ответственности перевозчика за просрочку сроков доставки («РЖД» предлагает снизить её в три раза)

Что необходимо делать?



Сохранить (восстановить) гибкое планирование перевозок, в т.ч. порожнего пробега



Прозрачность всех ограничений погрузки и логических контролей; публичность информации о занятости инфраструктуры



Сохранение существующей системы (и величин) ответственности за просрочку доставки грузов (в т.ч. порожних вагонов)



Отказ от административных ограничений величины вагонного парка



Широкий набор мероприятий по снижению административных барьеров и повышению клиентоориентированности жд транспорта



Благодарю за внимание!

**Фарид Хусаинов,
Зам. председателя НП ОЖДПС**

E-mail: f-husainov@yandex.ru

Сайт: <http://f-husainov.narod.ru>

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