

РЕЗОЛЮЦИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

«ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА VS АВТОТРАНСПОРТ: КОНКУРЕНЦИЯ ЗА ГРУЗЫ»

Конференция «Железная дорога vs автотранспорт: конкуренция за грузы» – это специализированный форум, представляющий широкий состав участников из числа потребителей и поставщиков транспортных услуг в сфере железнодорожных и автомобильных грузовых перевозок, а также экспертов и представителей общественных организаций и объединений. Организатор конференции – деловой транспортный журнал «РЖД-Партнер».

23 мая 2024 года около 100 представителей промышленных и транспортных компаний, специалисты и ученые (присутствующие очно и онлайн), обсудив во время двух сессий наиболее актуальные вопросы различных аспектов конкуренции за грузы между железнодорожным и автомобильным транспортом, приняли следующую резолюцию:

Рекомендовать государственным органам, выполняющим функции отраслевых регуляторов, и железнодорожному перевозчику – ОАО «РЖД» – обратить внимание на следующие факты, а также принять соответствующие меры.

На протяжении последних нескольких лет отдельные категории **грузов уходят с железнодорожного на автомобильный транспорт**. Можно вести речь как минимум о 6 самых заметных группах грузов, погрузка которых существенно снижается уже на протяжении 10 лет. Это огнеупоры, лом черных металлов (погрузка лома имеет сегодня самый низкий показатель за последние 24 года), сахар, флюсы, цемент (доля железнодорожного транспорта в его отгрузках сократилась с 60 до 40% и, по оценкам экспертов, продолжит сокращаться до 20%), колесная и гусеничная техника и машиностроительное оборудование на универсальных платформах. Если бы в 2023 году погрузка по этим номенклатурам грузов была как в 2014 году, то РЖД получили бы дополнительно более 17 миллионов тонн грузов.

При этом отчасти снижается грузовая база железнодорожного транспорта, отчасти сокращается коэффициент перевозимости отдельных видов грузов (основная причина заключается в том, **что железнодорожный транспорт не привлекается к перевозкам растущего объема производства продукции** различными отраслями промышленности и сельского хозяйства).

По данным РУТ МИИТ, за последние 10 лет рынок изменился в пользу автотранспорта и особенно остро это стало видно тогда, когда обозначился дефицит железнодорожной инфраструктуры. Динамика средней дальности грузовых перевозок на автотранспорте выросла в 2,5 раза, что можно связать с активным развитием автоинфраструктуры. В то же время на железной дороге рост составил порядка 2-х раз, что коррелирует с увеличением экспортно-импортных перевозок. Однако стоит отметить, что автоперевозки вытесняют железнодорожный транспорт из сегмента перевозок средней

дальности. ВНИИЖТ также подтверждает, что дальность перевозок автотранспортом выросла: если ранее им везли грузы в основном до 2 тыс. км, то сейчас он активно конкурирует с железной дорогой уже на расстоянии до 5 тыс. км.

Как отмечают в Информационном центре операторов, после кризиса 2015 года железнодорожные перевозки развивались опережающими темпами вплоть до 2019-го. Но потом тренд сменился, и экономика страны продолжила расти, а железнодорожные перевозки упали. И одна из наиболее вероятных причин – проявившиеся инфраструктурные ограничения. А они, в свою очередь, выразились в резком увеличении количества поездов, отставленных от движения.

В результате происходящих процессов железные дороги теряют в первую очередь небольших отправителей. За последние 10 лет число грузоотправителей сократилось примерно на 1 тыс. В основном это небольшие компании, которые отправляли грузы повагонными отправлениями: сейчас количество повагонных отправок на сети уменьшается, их всего порядка 7% от общего объема.

При этом строгой зависимости переключения грузов на другие виды транспорта от стоимости перевозки груза по железной дороге не наблюдается. Это же касается и сроков доставки. Клиенту нужны не столько высокие, сколько прогнозируемые скорости перевозки и, соответственно, сроки доставки.

Таким образом, основная причина выбора другого вида транспорта или ухода с железной дороги сейчас – это непредсказуемость перевозочного процесса на сети РЖД. Грузоотправителю же необходима конкретика и определенность: в части своевременного обеспечения транспортными средствами, согласования перевозки, приема загруженного вагона к перевозке и в части прихода грузов точно в обозначенные сроки.

В связи с чем предлагаем рассмотреть возможность реализации на сети РЖД следующих мер:

- обеспечение гарантированного приема груза к перевозке, когда повагонные отправки будут приниматься в обычном порядке, без учета очередности правил недискриминационного доступа;
- увязка подсыла порожних вагонов с текущими потребностями и технологическими возможностями грузоотправителя, а не перевозчика;
- обеспечение разумного уровня тарифов на перевозки грузов по сети РЖД (в частности, пересмотр в сторону снижения тарифов на перевозку лома черных металлов и на перевозку грузов 3-го тарифного класса на универсальных платформах);
- отмена нормативных требований об открытии Росжелдором путей необщего пользования для приема и отправки контейнеров специальным порядком (по параграфу);

- создание ОАО «РЖД» электронной базы эскизов погрузки (МТУ, НТУ) с возможностью автоматического согласования эскиза погрузки при выборе грузоотправителям шаблонного эскиза в данной базе;
- внедрение и разрешение использования всех видов крепления и новых средств упаковки;
- повышение степени информирования грузоотправителей о возможностях инфраструктуры по перевозке груза;
- отказ от принципа исключения ответственности перевозчика перед клиентом и повышенной ответственности клиента перед перевозчиком;
- расширение официальной ежемесячной отчетности ОАО «РЖД» по перевозке грузов с увеличением списка грузов с 11 позиций до 40 в соответствии с формами внутренней отчетности ГО-10 и ЦО-12.

Оргкомитет