

УСЛУГА

Поменьше воды

«Дочка» ОАО «РЖД» ПРИВЛЕКЛА КРУПНОГО КЛИЕНТА НА ТРАНССИВ



ОАО «РЖД Логистика» (РЖДЛ) организовало мультимодальную перевозку первой партии грузов из Китая для московской сети гипермаркетов OBI. Ранее в борьбе за таких клиентов побеждали моряки.

В планах компании – возить по 100 контейнеров с китайскими товарами ежемесячно. Комплексная услуга РЖДЛ по доставке включает морской фрахт из порта Нинбо до транзитного порта Инкоу в Китае, перестановку контейнеров на платформы и дальнейшую отправку грузов по железной дороге Китая до пограничного перехода Маньчжурия – Забайкальск. В дальнейшем РЖДЛ предполагает произвести транзитное таможенное оформление, перестановку контейнеров с китайских платформ на вагоны широкой колеи и автоперевозку от станции назначения до склада клиента.

В будущем компания планирует сделать услугу постоянной, консолидируя грузы OBI в одном из китайских транзитных портов (из какого именно, в компании не уточняют) и формируя затем контейнерный поезд до Москвы. Планируемые объёмы – около ста 40-футовых контейнеров в месяц, это два контейнерных поезда.

Такой маршрут перевозки позволит предложить заказчику время доставки товара в течение не более 25 дней, говорят в РЖДЛ. Тогда как морская перевозка через порты Балтии «в полтора-два раза дольше».

С тем, что наземный маршрут из Китая в Москву выгоднее так называемого маршрута deep sea (судами по Индийскому океану, через Суэцкий канал, по Средиземному морю и далее), соглашается вице-президент Ассоциации российских экспедиторов Сергей Желаннов. Второй, по его словам, занимает до 45 дней, в то время как наземный путь – а есть много вариантов, как проехать, – в идеале можно преодолеть за две недели, а то и меньше. «Конечно, сложность у наземного маршрута есть, и в первую очередь это таможня. Но если не будет больших задержек, тогда этот вариант всё равно выгоднее», – отметил эксперт.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

ПРОЕКТ

Вопреки объёмам

«УРАЛКОНТЕЙНЕР» ГОТОВ НАЧИНАТЬ С МАЛОГО

ЗАО «УРАЛКОНТЕЙНЕР» УТВЕРДИЛО ПРОГРАММУ РАБОТЫ НА МАЛОДЕЯТЕЛЬНЫХ СТАНЦИЯХ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

Как рассказал исполнительный директор ЗАО «Уралконтейнер» Владимир Демьяненко, инициатива появилась после того, как ОАО «ТрансКонтейнер» отказалось работать на некоторых станциях.

«ТрансКонтейнер» работает по принципу организации хабов, где концентрируются большие объёмы контейнеров, – отметил он. – При этом станции, обслуживающие небольших и средних грузовладельцев, оказались за пределами сферы интересов. В связи с этим мы совместно с центром терминальной деятельности СВЖД разработали технологию обслуживания малодетальных станций. Рентабельность нашей работы будет достигнута за счёт двух основных организационных элементов. Первый – введение для небольших грузовладельцев сервиса по перевозке их грузов в крупнотоннажных контейнерах, которым они до сих пор не пользовались. Второй – применение технологии включения контейнеров с их грузами в наши сборные поезда с предоставлением сервиса разовых отправок».

«Уралконтейнер» намерен уложиться в существующие



ФОТО: СЕРГЕЙ ЖОЛИЧЕВ

«нити» графика, выделяемые Свердловской дорогой. Поэтому не потребуются пересмотр расписаний курсирования контейнерных поездов. Компания уже заключила соглашения по обслуживанию Богдановичского и Суходольского заводов огнеупорных материалов.

«В целом по полигону магистрали, согласно нашим маркетинговым исследованиям, наш новый сервис может дать нам прирост грузовой базы в объёме до 1 тыс. большегрузных контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте», – считает исполнительный директор компании.

Груз для больших контейнеров научились собирать по частям

Директор филиала ОАО «ТрансКонтейнер» на Свердловской железной дороге Сергей Васильев заявил «Гудку», что проект не является заменой услуг ОАО «РЖД» и дочерних структур компании. Технология обслуживания клиентуры у ОАО «РЖД» имеет чёткое разграничение по видам и объёмам предъявляемых к перевозке грузов.

«Мы не отказываемся сотрудничать с малыми грузовладельцами, – подчеркнул он. – Но при этом мы работаем в рамках принятой РЖД технологии, согласно которой обслуживаем крупных грузовладельцев, а сборными грузами занимается

другое дочернее предприятие – «РЖД Логистика» – совместно с терминальной дирекцией. Работу «Уралконтейнера» можно воспринимать как удачные действия на складывающемся конкурентном рынке, когда компания видит нишу, где возможно получение прибыли, и входит в неё».

Президент Уральской логистической ассоциации Сергей Шавзис уверен, что инициатива «Уралконтейнера» должна быть поддержана ОАО «РЖД». «Фактически организован сервис, который удерживает грузы на железной дороге от их ухода на автомобильный транспорт, – отметил он. – Успех проекта «Уралконтейнера» будет зависеть от того, насколько удачно компании удастся выстроить отношения с терминальной дирекцией ОАО «РЖД», которая и осуществляет руководство терминально-складской деятельностью на станциях. Возможен полный логистический аутсорсинг на данных площадках, что будет выгодно всем участникам сервиса. ОАО «РЖД» снимет с себя заботы по обслуживанию инфраструктуры, компания-аутсорсер получит инфраструктуру, используя которую, сможет зарабатывать, не вкладывая деньги в создание мощностей с нуля, а грузовладелец получит нужный ему сервис там, где раньше он его не получал».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

ЛОББИ

В очереди за скидкой

НЕФТЕХИМИЧЕСКИМ ПРЕДПРИЯТИЯМ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА ПРЕДЛАГАЮТ ПОМОЧЬ СУБСИДИЯМИ НА ПЕРЕВОЗКИ



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРБАТОВА

Малым химическим предприятиям транспортные субсидии сильно не помогут в конкурентной борьбе

По мнению замглавы ведомства Георгия Каламанова, либерализация внешне-торгового режима в условиях дефицита средств на модернизацию технологий и роста тарифов на товары и услуги естественных монополий обострит существующие проблемы производителей химической промышленности.

«Отрасль системно не инвестировалась более 20 лет, в результате чего степень износа основных фондов составляет около 50%, а оборудования – 80%», – отметил Георгий Каламанов.

Особенно непросто придётся химическим и нефтехимическим предприятиям малого и среднего бизнеса, ориентированным на внутренний рынок. Таких в стране насчитывается около шестисот.

«Многие производители изделий из пластмасс, лакокрасочных материалов, резинотехнических изделий, товаров бы-

товой химии, не выдержав конкуренции, будут вынуждены прекратить свой бизнес», – отмечается в докладе представителя Минпромторга.

Однако сейчас предложения министерства отправлены на доработку. В Федеральной службе по тарифам сообщили, что к ним инициатив о железнодорожных субсидиях не поступало. В ОАО «РЖД» документы также пока не поступали.

Эксперты в целом согласны с доводами чиновника, но уверены, что одними субсидиями делу не поможешь.

«Небольшие компании пострадают в обострившейся конкурентной борьбе с западными производителями, уступив им по показателям цены и качества. Для таких компаний, несомненно, субсидии могут быть полезны, – говорит аналитик Frost & Sullivan Моника Новотник. – Однако существует опасность того, что государственные дотации сделают самостоятельную работу этих компаний за-

труднительной и приведут к ситуации, когда без государственной поддержки они не смогут оперировать на рынке. Это, в свою очередь, ляжет тяжёлым бременем на бюджет страны, следовательно, субсидии должны быть продуманными и обоснованными».

Эксперт ИФК «Солид» Никита Рязанов, в свою очередь, считает, что малые и средние предприятия требуют не субсидий – они нуждаются в инвестициях.

«Катастрофический уровень износа производственных мощностей – это проблема, которую субсидии на закупку топлива и транспорт не решат. Вступление в ВТО выведет эту проблему на новый уровень: если сейчас малые и средние предприятия ещё могут тягаться на внутреннем российском рынке с импортом, то в новых условиях их конкурентоспособность сведётся к нулю», – прогнозирует господин Рязанов. По его мнению, в случае присоединения к ВТО начнётся масштабная волна консолидации активов мелких игроков в руках крупных компаний отрасли, причём не только российских.

ГАЛИЯ ШАКИРОВА

КОНКУРЕНЦИЯ

Скорость не для всех

С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ОТПРАВИЛСЯ ПЕРВЫЙ В 2012 ГОДУ УСКОРЕННЫЙ ПОЕЗД С РЫБОЙ

ОАО «РЖД» и его дочерняя компания – ОАО «Рефсервис» – отправили первый в 2012 году ускоренный поезд с рыбой. Путь с Дальнего Востока до Москвы он должен преодолеть меньше чем за полмесяца. Однако не все игроки рынка рефперевозок смогут в 2012 году использовать такую же технологию.

Поезд, сформированный из 30 рефсекций и вагонов-термосов, вместил 1,7 тыс. тонн тихоокеанской рыбы. Ожидается, что расстояние свыше 9 тыс. км ускоренный состав преодолет не более чем за 15 суток.

На маршруты с Дальнего Востока в центральные регионы России приходится порядка 57% всех грузоперевозок «Рефсервиса», оставшиеся 43% забирают маршруты из портов Санкт-Петербурга и Мурманска в регионы Урала и Сибири. В 2012 году компания планирует перевезти 275,4 тыс. тонн рыбных грузов (плюс 10% к прошлому году).

Перевозку грузов в составе ускоренных поездов осуществляют и другие операторы. Так, компания «Альянс Восток – Запад» по маршруту Москва – Владивосток – Москва проводит поезд за 30 суток, тогда как у некоторых операторов оборот по нему составляет от 45 до 60 суток. В самой компании прогнозы на этот год такие: в контейнерах рост отправок ожида-



ФОТО: СЕРГЕЙ ЖОЛИЧЕВ

Маршрутные рефпоезда получается сформировать не всегда

ется на 10–15%, а в рефсекциях, наоборот, спад на 5–7%.

Ещё один игрок рынка рефперевозок – ООО «Дальрефтранс» (входит в транспортную группу FESCO) – в прошлом году также перевозил скоропорт в ускоренных поездах. Правда, поездка эти были не «личные», а, как правило, компании – ЗАО «Русская Тройка» (50% акций принадлежит FESCO).

«Иногда наши сцепы с рефконтейнерами включали в ускоренные контейнерные поезда, в основном с Дальнего Востока», – говорит замдиректора московского офиса ООО «Дальрефтранс» Лариса Эльянова.

Однако существующая нормативная база не всегда позволяет это сделать. Согласно пунктам 2.13 и 2.35 Прейскуранта 10-01 порядок расчёта платы за перевозку термоконтейнеров в составе контейнерного поезда не предусматривается.

«Можно формировать только скоропорт – все 52 вагона, но мы такого количества набрать не сможем. У нас, помимо маршрутов Владивосток – Москва, Москва – Владивосток, есть ряд других, – объясняет г-жа Эльянова. – А в ускоренный контейнерный поезд нас не ставят, так как нет тарифа».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

В досье

В 2011 году с ДВЖД отправлено 35 ускоренных поездов. В них перевезено более 57 тыс. тонн морепродуктов.