



Реклама

Сегодня, услышав словосочетание «железнодорожный транспорт», у большинства предприятий, по роду своей деятельности сталкивающихся с перевозками грузов, возникает ассоциация с магистральным железнодорожным транспортом, с поездом, ведомым тяжелым электровозом, то есть с железнодорожным транспортом общего пользования. Так ли это?..

В понятном разделе федерального закона «О железнодорожном транспорте РФ» существует еще такое определение, как «железнодорожный транспорт необщего пользования». Дело в том, что кроме перевозки грузов между станциями, есть не менее трудоемкие начально-конечные операции. Они выполняются на железнодорожных путях необщего пользования. Здесь, на подъездных путях, зарождаются грузопотоки, которые впоследствии перевозятся в составах поездов, здесь же они и выгружаются. Чтобы оценить объем местной работы, можно представить, например развернутую длину железнодорожных подъездных путей, которая сравнима, а зачастую даже превышает, протяженность железнодорожных путей РЖД, к которым они примыкают. Организация деятельности по грузозагрузочным работам, формированию групп по грузам и предприятиям лежит на плечах предприятий железнодорожного транспорта необщего пользования.

Что это такое

Что же такое сегодня предприятие железнодорожного транспорта необщего пользования?

Ответ на этот вопрос можно получить более подробно рассмотрев деятельность одного из представителей такого предприятия в городе Ульяновск - Ульяновский региональный транспортный комплекс открытого акционерного общества «Волга-Уральская транспортная компания» («ВолгаУралТранс»), под руководством Орловой Антонины Анатольевны, который осуществляет транспортное обслуживание около 70 промышленных предприятий областного центра. Основные из них Ульяновские заводы ЖБИ-1, ЖБИ-3, ОАО КТЦ «Металлоконструкция», Ульяновский механический завод № 2, «Первая образцовая типография», кондитерская фабрика «Сладко» и многие другие.

Компания «ВолгаУралТранс» выполняет целый комплекс транспортных и логистических услуг, имея собственные железнодорожные станции, собственный универсальный и специализированный подвижной состав, грузоподъемную технику, склады. По итогам первого полугодия 2015 года среднесуточный объем перевозок по Ульяновскому региональному транспортному комплексу составил 25 вагонов. В сентябре, в связи с открытием финансирования строительных объектов региона из федерального бюджета, вагонооборот увеличился и доходил до 150 вагонов в сутки. Качественное выполнение своей специализированной функции, а также цена на транспортное обслуживание, способны составить конкуренцию среди родственных предприятий отрасли, включая ОАО «РЖД».

Главное - клиентоориентированность

В чем же основное конкурентное преимущество этой компании? В первую очередь - это клиентоориентированность. Ведь у каждого предприятия, грузоотправителя или грузополучателя вагонов, свои производственные задачи, они специалисты в своей сфере. В таких условиях «ВолгаУралТранс» дает возможность каждому заниматься своим делом, беря на себя квалифицированное решение задач по бесперебойному, качественному транспортному обслуживанию. Исходя из этого, свою цель компания видит в обеспечении удовлетворения потребности любой заинтересованной организации в транспортном обслуживании путем предоставления комплекса высококачественных логистических услуг и выполнения работ, связанных с эксплуатацией железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава.

Для удовлетворения растущих потребностей заказчиков по хранению и перевалке грузов в компании быстрыми темпами идет развитие терминально-складских комплексов во всех регионах присутствия «ВолгаУралТранс». А география компании обширна - это Самарская, Ульяновская, Пензенская, Оренбургская области, Мордовия и Башкирия. Ульяновский региональный транспортный комплекс в этом вопросе занимает лидирующее место. Здесь своими силами были построены два двухсторонних повышенных пути по ст. Промышленная и односторонний повышенный путь на ст. Южная, запущен в работу крытый склад для тарно-штучного груза. Для удобства клиентов и сокращения сроков обработки грузов приобретены новые фронтальные и вилочные погрузчики. В планах развития - строительство тяжелой площадки с установкой козловой крана, площадки для выгрузки длинномерных и пакетированных грузов. Все это позволит

Здесь рождаются грузопотоки

Что такое железнодорожный транспорт необщего пользования, и как не стать «заложником» РЖД.

Ульяновскому региональному комплексу перерабатывать любую номенклатуру грузов.

Здесь, наверное, стоит отметить, что в Ульяновске существуют альтернативные места для проведения аналогичных работ, а услуги «РЖД», которое осуществляет их обработку, преподносятся как более дешевые. Однако, на сегодняшний день, именно в компанию ОАО «ВолгаУралТранс» обратилось порядка двадцати организаций с целью получения услуг по перевалке щебня и песка. Думается, что главным аргументом в пользу этого служит оперативность, мобильность и индивидуальный подход к каждому клиенту, свойственная деятельности компании в целом, и коллективу Ульяновского комплекса. Для некоторых клиентов оказалась востребована предложенная услуга, при которой компания «ВолгаУралТранс» самостоятельно закупает щебень нужной марки на карьере, выгружает его на ст. Промышленная, складирует, и по мере необходимости, доставляет груз непосредственно на объект.

Немного о тарифах...

Очень часто, в силу специфики ценообразования, специалистами «РЖД», производящими анализ тарифов делаются ошибочные выводы о, якобы, завышении «ВолгаУралТранс» в несколько раз тарифа на подачу и уборку вагонов по сравнению с аналогичными услугами «РЖД». И этот вопрос поднимается и дискутируется во всех регионах присутствия компании ОАО «ВолгаУралТранс». Но если рассмотреть транспортную услугу более развернуто, то выводы получаются не столь однозначны.

Дело в том, что перевозочный процесс необходимо рассматривать как комплекс услуг, начиная от погрузки и заканчивая выгрузкой груза. Соответственно, он включает в себя начально-конечные операции и непосредственно саму перевозку между станциями. Основная деятельность ОАО «РЖД» заключается как раз в исполнении перевозочного процесса, в связи с чем, все расходы по содержанию инфраструктуры, персонала и технических средств заложены в тариф на перевозку грузов. Подача и уборка вагонов на места погрузки/выгрузки, входящая в начально-конечные операции, может осуществляться как ОАО «РЖД», так и другими железнодорожными организациями, как, например, «ВолгаУралТранс». Но если для «РЖД» это уже дополнительный вид деятельности, то для «ВолгаУралТранс» - основной. В связи с этим, «РЖД» закладывает в тариф только переменную часть локомотивной составляющей расходов. На железнодорожном транспорте необщего пользования тариф на данный вид услуг формируется исходя из экономически обоснованных затрат по организации этого процесса. Это и инфраструктурная, и локомотивная составляющие, и расходы по содержанию зданий, сооружений, персонала, и т.д. Таким образом, если сравнить тарифы ОАО «РЖД» и ОАО «ВолгаУралТранс» объективно, то цены «РЖД» будут выше, а принципы

тарифообразования, применяемые в ОАО «РЖД» для многих потребителей железнодорожных транспортных услуг непрозрачны и вызывают массу вопросов.

Возьмем для примера перевозку груза на расстоянии 7 км (между станциями Ульяновск-Центральный и Ульяновск-3). В среднем, в зависимости от класса груза тариф «РЖД» составляет 10500 рублей за вагон. Причем тариф этот - в одну сторону, т.е. только за грузовой рейс. Для сравнения, тариф «ВолгаУралТранс», при осуществлении подачи груженых и уборки порожних вагонов на то же расстояние, составляет в среднем 4288 руб.

...и о проблемах

Организация работы в условиях неравномерного прибытия грузов наглядно демонстрирует роль железнодорожного транспорта необщего пользования в перевозочном процессе. Что греха таить, характерная «гибкость» «РЖД» в отношении грузополучателей была продемонстрирована в сентябре, когда на станции г. Ульяновска пошел массовый поток грузов. Реакция железнодорожников на массовое прибытие груза оказалась, по меньшей мере, странной - ни дополнительных технических средств, ни увеличения кадрового состава.

Понимая серьезность ситуации, руководители «ВолгаУралТранс» в срочном

скопление на подъездных путях огромного количества вагонов, превышение нормы простоя, несвоевременное оформление документации, а значит, срыв сроков доставки вагонов потребителю.

В условиях реформы железнодорожной отрасли организация перевозок претерпевает серьезные изменения. Меняется все - правовая база, принципы организации железнодорожных перевозок, принадлежность вагонов, тарифная политика. Разобраться в этих хитросплетениях и нюансах далеко не просто, теряются подчас даже сами железнодорожники. Отсюда вытекает еще одна проблема - взаимосвязь между магистральным транспортом

Род груза (класс)	Расчетный вес груза, тонн	Маршрут перевозки и расстояние	Тариф ОАО «РЖД», руб. с НДС		Тариф ОАО «ВолгаУралТранс», руб. с НДС		Соотношение тарифов ОАО «ВолгаУралТранс» к тарифу ОАО «РЖД», %	Среднее значение соотношения, %
			на тонну груза	итого на расчетный вагон	на тонну груза	итого на расчетный вагон		
Щебень, нпо (1 класс)	69	ст. Ульяновск-Центральный - Ульяновск-3, 7 км	4 790,80	85,00	5 780,00	120,65%	72,18% от тарифов ОАО «РЖД»	
ЖБИ, нпо (2 класс)	50		8 854,72	122,00	6 100,00	68,89%		
Трубы ч/м (3 класс)	40		18 071,70	122,00	4 880,00	27,00%		

В отношении тарифной политики ОАО «РЖД» кроме этого можно задавать еще много вопросов, например:

- Почему тариф на перевозку щебня в специализированных вагонах (думпкарах) значительно выше, чем в универсальных (полувагонах)? Стоимость перевозки щебня в думпкарах в 1,36 раз (136%) превышает стоимость перевозки в полувагонах, при этом эксплуатационные расходы перевозчика на перевозку думпкарной вертушки значительно ниже, чем при перевозках в полувагонах.

Род подвижного состава	Общий расчетный вес груза, тонн	Тариф за груженые вагоны, руб. с НДС	Транспортная составляющая на тонну груза, руб. с НДС
Полувагоны, 40 ед.	2 720	766 150,40	281,67
Думпкарная вертушка, 40 ед. + вагон сопровождения	2 400	922 417,80	384,34

- Чем обоснована почти двукратная разница в тарифе на перевозку специализированных и универсальных порожних вагонов, вышедших из деповского ремонта?

Род подвижного состава	Тариф за порожние вагоны после ремонта, руб. с НДС	Разница тарифов после ремонта и из-под щебня, руб. с НДС	Соотношение тарифов после ремонта и из-под щебня
Полувагоны, 40 ед.	411 820,00	-	-
Думпкарная вертушка, 40 ед. + вагон сопровождения	726 976,76	311 897,60	1,75

порядке изменили технологию работы станции Промышленная и предприняли ряд организационных мер, в том числе: ввели в работу дополнительный маневровый локомотив, с других участков, командировали дополнительных сменных работников - диспетчеров, приемосдатчиков, составителей; организовали, фактически за «РЖД», работу по взаимодействию с собственниками вагонов для их скорейшей отправки; задействовали для временного размещения вагонов дополнительные малолинейные подъездные пути сторонних организаций. И как результат этого - был обеспечен своев-

и транспортом необщего пользования. Например, потребителям нерудных материалов Ульяновска уже оплачено около 100 000 тонн груза, а по причине отсутствия вагонов карьеры прекратили отгрузку. В решении этой проблемы предприятия железнодорожного транспорта необщего пользования могли бы принять активное участие. Например, в собственности «ВолгаУралТранс» имеются более 300 специализированных вагонов - думпкаров, предназначенных именно для массовой перевозки начальных грузов. Преимущество таких вагонов перед, так называемым, универсальным подвижным составом - полувагоном - в самостоятельной механизированной выгрузке, за счет чего время перевалки массовых объемов сокращается на порядок. Но задействовать их практически невозможно. И опять пресловутые тарифы - для отправки под погрузку состава («вертушку») из 50 вагонов необходимо оплатить тариф в «РЖД» почти 1 000 000 рублей! Исходя из каких соображений утверждаются в «РЖД» такие тарифы? По каким причинам отправка полувагонов на то же расстояние стоит почти вдвое дешевле? Не имея ответы на эти вопросы, экономический интерес у клиентов к данному способу перевозки отсутствует, а груз не вывозится.

Не быть заложником

Никто не спорит, работать в условиях реформирования отрасли тяжело. Однако, должен ли заказчик транспортной услуги становиться ее заложником и взваливать на себя решение не свойственных его бизнесу вопросов? Ответ, пожалуй, очевиден. Именно поэтому, изучив все существующие на рынке предложения, оценив их преимущества, недостатки и руководствуясь исключительно экономической целесообразностью, заказчик должен сам принять взвешенное решение о выборе партнера - будь то, ОАО «РЖД» или ОАО «ВолгаУралТранс».