

**РАЗВИТИЕ КОНКУРЕНЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ И
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ.
DEVELOPMENT OF COMPETITION BETWEEN ROAD AND RAIL
FREIGHT TRANSPORT IN RUSSIA.**

Аннотация.

Сегодня в России абсолютно доминирует железнодорожный транспорт, поскольку основной перевозимой товарной категорией является сырье, а для перемещения этих грузов достойной альтернативы железным дорогам не существует. В нише грузов с высокой добавленной стоимостью сложился значительный перекос в сторону автотранспорта, не слишком эффективного для грузоотправителей (они страдают от низкого качества сервиса) и вредного для окружающей среды.

К тому же дисбаланс в сторону автотранспорта формирует повышенную нагрузку на дорожную сеть, приводя к ее преждевременному износу: таким образом, сложившаяся ситуация невыгодна не только отдельным компаниям, но и стране в целом.

Ключевые слова: грузовые перевозки, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, транспортно-логистические услуги.

Annotation.

Today, rail transport absolutely dominates in Russia, since the main commodity category transported is raw materials, and there is no decent alternative to railways for the movement of these goods. In the niche of goods with high added value, there is a significant bias towards vehicles that are not very efficient for shippers (they suffer from poor quality of service) and harmful to the environment.

In addition, the imbalance in the direction of motor transport creates an

increased load on the road network, leading to its premature wear: thus, the current situation is not only unprofitable for individual companies, but also for the country as a whole.

Keywords: freight transportation, railway transport, road transport, transport and logistics services.

В 2020 году по многим товарам, которые обеспечивают объемы грузовых железнодорожных перевозок в экспортном сообщении, снизились поставки в физическом выражении. Несмотря на негативное воздействие пандемии и низких цен на нефть, российская экономика в 2020 году пострадала не так сильно, как многие развитые страны.

В первую очередь это связано со структурой российской экономики. На многие крупные предприятия, составляющие ее основу, ограничения не распространялись в силу особенностей их производственного процесса.

При этом доли малого и среднего бизнеса, сферы услуг, которые сильнее других пострадали от кризиса и запрета на деятельность, в России существенно ниже, чем в развитых странах.

В 2020 году, по данным Росстата, грузооборот транспорта в России снизился на 4,9 % относительно 2019 года до 5 397,2 млрд ткм. В том числе грузооборот трубопроводного транспорта уменьшился на 8 %, воздушного — на 3,7 %, внутреннего водного транспорта — на 8,6 %, автомобильного — на 1,3 %, и только грузооборот морского транспорта вырос на 16,2 %. Грузооборот железнодорожного транспорта снизился на 2,2 %.

В то же время доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны выросла до 47,2 % (на 1,3 п. п. выше уровня 2019 года). Доля железнодорожного транспорта без учета трубопроводного составила 87 % (на 0,1 п. п. ниже уровня 2019 года).

Однако российский железнодорожный транспорт потерял заметную часть сегмента, уступив ее автомобильным перевозчикам. Причины такой перегруппировки сил на рынке – традиционно низкое внимание, уделяемое

железнодорожными компаниями контейнерным грузам (в противовес сырьевым), более высокая гибкость и низкие цены автоперевозчиков за счет применения ими гибких, в т.ч. «серых» схем работы.

Согласно сложившейся во всем мире практике автотранспорт перевозит грузы на расстояния до 800 км, а более длинные перевозки почти всегда осуществляются по железным дорогам. В России автотранспорт дешевле, чем железные дороги, при транспортировке грузов на дистанции до 1200–1500 км, что превышает международные практики и обусловлено отсутствием инфраструктурной составляющей в стоимости автомобильной транспортировки (бесплатный проезд по автодорогам, а на железных дорогах – инфраструктурный платеж). Однако в реальности автотранспорт доставляет грузы на расстояния до 2,5 тысяч километров.

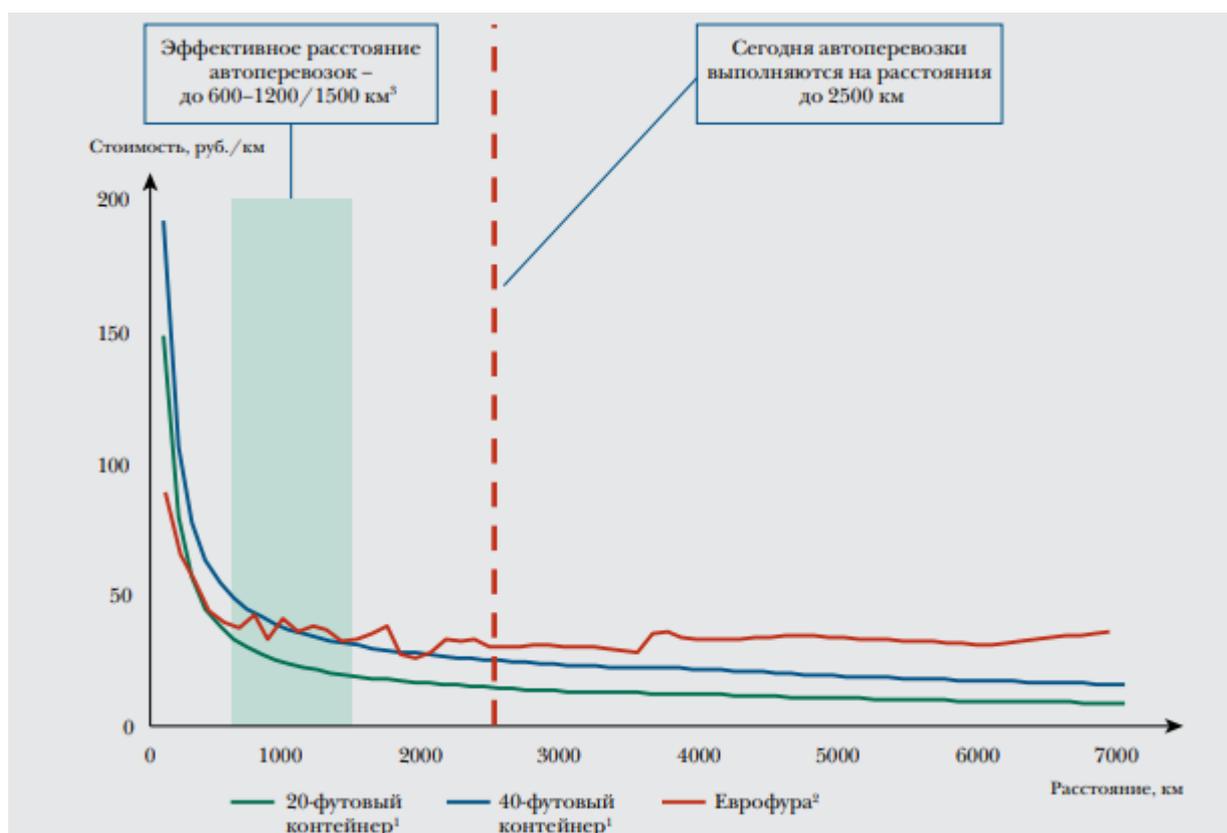


Рисунок 1- Целесообразность перевозки грузов на ж/д (20- и 40-футовые контейнеры) и автомобильным транспортом (еврофура)

Автотранспорт также доминирует над авиаперевозками на импортных потоках – так, некоторые категории товаров, которые во всем мире

доставляются на авиатранспорте, в РФ ввозятся на авто.

В долгосрочной перспективе разрыв в пользу автотранспорта будет сокращаться. Этому будет способствовать консолидация автотранспортных компаний, их неизбежная легитимация и повышение стоимости услуг. Железнодорожным перевозчикам, как и авиакомпаниям, необходимо сфокусироваться на клиентском обслуживании и качестве сервиса, чтобы усилить свои конкурентные позиции относительно автотранспорта.

Использованные источники:

1. Протасова Л.Г. Проблемы и перспективы развития логистических услуг на примере железнодорожных грузоперевозок. // Управленец. – 2014 г. С. 1-3.
2. Гаджинский А.М. Логистика. – М.: Дашков и Ко – 2016 - 419 с.
3. Ушаков С.И. Целевая аудитория железнодорожных грузовых перевозок. // Символ науки. – 2019 г. С. 3-6.