

Владимир Прокофьев: обеспечить приток капитала

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «БАЛТТРАНССЕРВИС» Владимир Прокофьев считает, что действующая в России система управления грузовым железнодорожным транспортом пока не позволяет обеспечить долговременное устойчивое развитие отрасли, повысить качество услуг по перевозке и снизить долю транспортных издержек в стоимости товаров. Надежды на лучшее В. Прокофьев связывает с формированием условий для притока частного капитала на фоне сокращения государственных субсидий и создания механизмов, снижающих уровень затрат.

По словам В. Прокофьева, 2015 год для железнодорожной отрасли выдался довольно сложным. Его старт сопровождался общей индексацией грузовых тарифов на 10% и дополнительным повышением цен на экспортные перевозки, причем на максимально предусмотренную правилами тарифного коридора ОАО «РЖД» величину. Это подтолкнуло грузовладельцев и операторов подвижного состава к активным действиям по оптимизации перевозочного процесса, нацеленным на повышение экономической эффективности.

На формирование основных тенденций рынка операторских услуг в 2015 году повлияли и нерешенные ранее многочисленные проблемы железнодорожной отрасли. «Среди них – снижение уровня эффективности перевозок, высокие тарифы, не всегда удовлетворительные показатели скорости и надежности доставки грузов, а также недостаточный уровень сервиса и качества обслуживания клиентов, включая отсутствие возможности гибкого изменения объемов и направлений перевозки заявленных грузов», – комментирует В. Прокофьев. – В итоге в 2015 году грузовладельцы продолжали работу по изменению логистических схем с сокращением доли железнодорожных перевозок и наращиванием объемов автомобильных отправок». По его мнению, указанные сложности приводят к тому, что использование автомобильного транспорта взамен железнодорожного экономически становится выгоднее для грузоотправителя. «Причем речь зачастую идет о все более дальних расстояниях и постоянно расширяющейся номенклатуре грузов», – уточняет В. Прокофьев. Среди факторов, оказывающих влияние на рынок операторских услуг, следует также отметить продолжающееся по сей день массовое списание вагонов с истекшим сроком службы в сочетании со снижением объемов закупок новых гру-

зовых вагонов собственниками. Вкупе они уже сформировали тенденцию, направленную на сокращение профицита вагонного парка.

Результаты деятельности ООО «БалтТрансСервис» в прошлом году руководство компании оценивает положительно. «Для выполнения принятых обязательств у нас был разработан и утвержден комплекс организационно-технических мероприятий, направленных на оптимизацию процесса перевозок в реальных условиях функционирования нефтеперерабатывающей и железнодорожной отраслей», – отмечает В. Прокофьев. Для грузоотправителей основным фактором привлекательности компании является возможность перевозки массовых грузов на приоритетных направлениях в составе собственных поездных формирований с использованием частных локомотивов. Немаловажен клиентам и накопленный опыт снижения рисков отказа в предоставлении порожнего парка для перевозки из-за задержки вагонов под выгрузкой или в пути следования. «При внезапном изменении объемов перевозки груза мы активно используем практику кратковременного привлечения сторонних порожних вагонов, не востребованных на полигоне дороги другими операторами подвижного состава», – поясняет В. Прокофьев.

В целом же стоящие перед крупными игроками транспортной отрасли задачи, связанные в первую очередь с формированием курса на долгосрочное развитие, сохраняют актуальность. «Нынешняя система управления грузовым железнодорожным транспортом в России еще не позволяет создать устойчивый тренд на рост, а значит, пока сложно заниматься повышением качества профильных услуг и снижением удельных транспортных издержек», – считает генеральный директор «БалтТрансСервиса».

Тем не менее выход из создавшейся ситуации существует. По мнению В. Проко-



Для грузоотправителей основным фактором привлекательности компании является возможность перевозки массовых грузов на приоритетных направлениях в составе собственных поездных формирований с использованием частных локомотивов. Немаловажен клиентам и накопленный опыт снижения рисков отказа в предоставлении порожнего парка для перевозки из-за задержки вагонов под выгрузкой или в пути следования. «При внезапном изменении объемов перевозки груза мы активно используем практику кратковременного привлечения сторонних порожних вагонов, не востребованных на полигоне дороги другими операторами подвижного состава», – поясняет В. Прокофьев

фьева, лидерам отрасли стоит рассматривать варианты, связанные с сокращением государственных дотаций, расширением внутриотраслевых сегментов, в рамках которых применяются антизатратные механизмы, и увеличением притока частного капитала. «В условиях нестабильной экономической ситуации это основная задача руководства на сегодняшний день», – заключает он. ☞