

[Выбор редакции](#)

Выпуск № 120 (26259) | 19.07.2017

5 полоса | Транспортные коридоры

[Свежий номер](#)

Июль

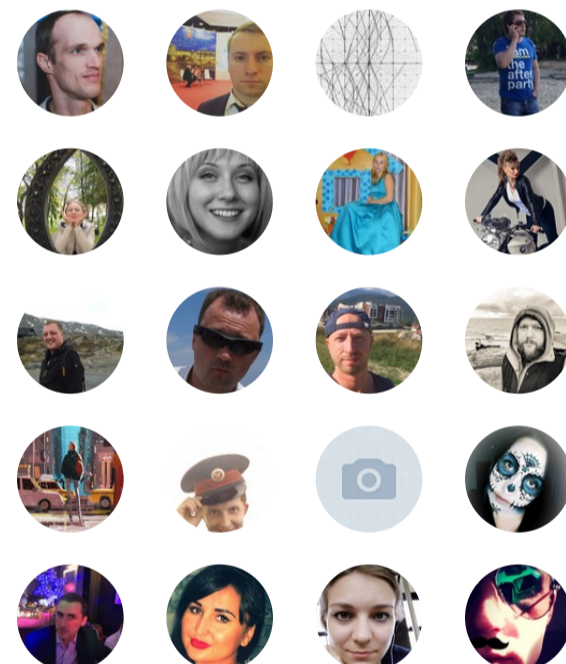
2017

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

[Опросы](#)

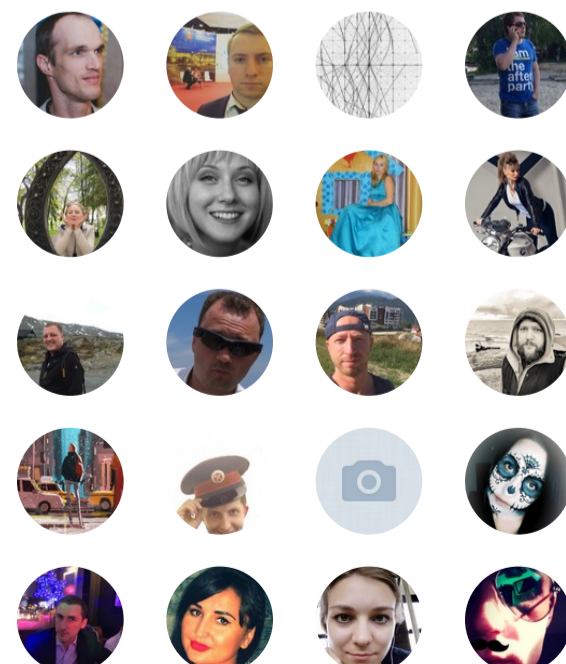
Газета «Гудок»

6,738 members

[Follow on VK](#)

Газета «Гудок»

6,738 members

[Follow on VK](#)[Прибытие городской электрички](#)[Перевозки без штрафного](#)[Вокзал двойного действия](#)[Открыто окно возможностей](#)[Сотовым операторам придётся стереть границы](#)

Ценообразование должно быть прозрачным

Александр Сладковски, д.т.н., ординарный профессор кафедры логистики и промышленного транспорта факультета транспорта Силезского технического университета, академик Российской академии транспорта (Польша)

Текущие проблемы трансконтинентальных перевозок менее всего связаны с техническими решениями, в их развитии значительную роль играют геополитика и система ценообразования.



Главной целью создания и развития международных транспортных коридоров, в том числе железнодорожных, является бесперебойная и своевременная доставка грузов. Вдоль такого коридора создаётся необходимая транспортная инфраструктура, которая позволяет проводить обработку отправок на большинстве станций, осуществлять оперативный ремонт подвижного состава, контролировать транспортные потоки в режиме реального времени, а также выполнять многие другие функции обслуживания грузов. Вполне очевидно, что данный фактор способствует развитию близлежащих городов и посёлков, модернизации дорожной сети и созданию дополнительных рабочих мест.

В последнее время становится заметным, что геополитика оказывает зачастую решающее значение в развитии глобальных перевозок железнодорожным транспортом. Это можно проследить на примере того, что вследствие известных политических проблем между Россией и Украиной далеко не самый популярный транспортный коридор TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia – программа международного сотрудничества между ЕС и странами – участницами транспортного коридора Европа – Азия – Кавказ), имеющий большие технические сложности, связанные с организацией перевозок через Каспийское и Чёрное моря, становится вдруг весьма перспективным. Причина понятна. Аналогично взаимные санкции Европейским союзом и Российской Федерацией создают дополнительные проблемы на пути глобальных железнодорожных перевозок.

Доминирование грузоперевозок в данном сегменте также объяснимо, поскольку для пассажирских перевозок первостепенным является время поездки. Исключение составляют чисто туристические рейсы, но и это направление, безусловно, следует развивать.

Время поездки из Европы на Дальний Восток или в Китай по железной дороге, даже при ускоренном пограничном переходе и с использованием тележек с раздвижными колёсными парами, составит 10–12 суток, что для пассажира совершенно неприемлемо. Авиационный транспорт позволяет совершить данную поездку максимум за один день с несколькими пересадками. Не следует забывать также, что в настоящее время активно развиваются авиационные сообщения с использованием лоукостеров, а это влияет на цену таких рейсов. В то же время перевозка грузов по аналогичным маршрутам в течение 15–17 суток вполне приемлема, учитывая, что морские перевозки занимают 45 дней и более.

Тем не менее перспектива увеличения объёма пассажирских перевозок по маршрутам вдоль международных транспортных коридоров является весьма важным фактором. В первую очередь это касается локальных пассажирских перевозок или перевозок средней дальности, где железнодорожный транспорт может составить конкуренцию авиации.

Важно также развивать сеть скоростных железных дорог параллельно основной сети, предназначенной для грузоперевозок.

Проект «Один пояс – один путь» я считаю весьма перспективным. Ряд стран уже откликнулись на это предложение, активно работают в данном направлении. В частности, в своей статье «Транснациональное значение Республики Казахстан в международных контейнерных перевозках», которая была представлена на конференции Transport Problems 2017, я попытался проанализировать совместные действия Казахстана и Китая в решении данной проблемы.

Наиболее сложной представляется ситуация, менее всего связанная с техническими решениями или более сложными политическими задачами. Во главу угла ставится экономика. Сейчас железнодорожные перевозки не могут конкурировать с морскими прежде всего из-за высокой (в два и более раза) стоимости доставки грузов. Если в течение ближайших 5–10 лет удастся снизить цену доставки грузов на трансконтинентальных маршрутах хотя бы в 1,5 раза, это позволит в разы увеличить объёмы перевозок.

Трудность в том, что необходимы совместные решения всех заинтересованных сторон, а также проведение единой экономической политики в странах – участницах процесса. Принцип ценообразования на перевозках должен быть прозрачным и, самое главное, согласованным всеми заинтересованными сторонами. Не может работать подход, при котором каждый оператор действует на рынке как «вольный стрелок». Также развитию перевозок не способствует ситуация, когда на большинстве сайтов, например, российских логистических операторов, не указан детальный прейскурант по перевозке стандартных контейнеров, зато есть опции «запросить предложение» или «оставьте номер, и наш эксперт по логистике свяжется с вами». Это не цивилизованный подход, безусловно, сдерживающий развитие глобальных перевозок.




[Вернуться к содержанию номера](#)

Оставить комментарий

Ваше имя

Ваш e-mail

Защита от автоматических сообщений:
Символы на картинке: 

 **Гость** | 19.07.2017 13:20:34

Точно. До сих пор не понятно: как формируются доходы-расходы, как в пасс. движении(особенно в пригородном движ), так и в грузовых. Если зарплаты рядовых сотрудников сравнимы и ниже уже китайских, техника/инфраструктура - устарела и частично уже износ составляет, визуалью - до 70%, если аварии даже с пассопоездами становятся обыденным делом, то остаётся спросить: как распределяются доходы компании? Почему так мало приходящих частных компаний в сферу услуг на вокзалах, в поездах, при обслуживании самих железнодорожных подразделений? А ведь это могло приносить доход в виде арендной платы.

[Все комментарии](#)

[Проекты](#)

[Мероприятия](#)

[Видео](#)

[Реклама](#)

[Подписка](#)

[Контакты](#)

[Телефон доверия](#)

[Раскрытие информации](#)

Адрес редакции: 105066, Москва, ул. Старая Басманная, 38/2, строение 3

Телефоны: (499) 262-15-56, (499) 262-26-53 Реклама: (499) 753-4953

E-mail: gudok@css-rzd.ru; welcome@gudok.ru



12+

