

Проблемы грузовых перевозок на железных дорогах Северной Америки

Железнодорожные компании США и Канады в 2004 г. столкнулись с рядом проблем, которые привели к неспособности выполнять обязательства перед грузоотправителями по срокам доставки грузов. Грузоотправители были осведомлены о характере многих трудностей, на которые ссылались железнодорожные компании, например о недостатке персонала (локомотивных бригад) и подвижного состава, но недоумевали по поводу другого обстоятельства: железные дороги предшествующие 2 года усиленно лоббировали рост перевозок, но не смогли подготовиться к его освоению.

Очередной опрос 1400 грузоотправителей, проведенный Smith Barney/Citigroup в мае 2004 г. по итогам прошедшего квартала, выявил, что более 94% респондентов констатировали ухудшение уровня обслуживания железными дорогами первого класса за предыдущие 6 мес, что в 2 раза превысило число недовольных в двух предыдущих ежеквартальных опросах, проведенных той же компанией. Только 2% респондентов считали, что уровень обслуживания на этих железных дорогах повысился, что является самым низким значением за последнее время.

В результате некоторые грузоотправители переключились на автомобильный или другие виды транспорта, чтобы избежать излишних потерь времени на перевозки. Однако переход на другие виды транспорта не является решением проблемы для ряда грузоотправителей, так как железные дороги не единственное слабое звено североамериканской транспортной сети. Для грузового автомобильного транспорта характерны свои проблемы, включающие недостаток парка автомобилей и водителей, высокие затраты на страхование грузов и топливо, ограничения по времени работы. Работу портов тормозит неравномерность поступления контейнеров и аналогичная нехватка ра-

бочей силы. Поэтому проблемы железных дорог нельзя рассматривать изолированно, необходимо принимать во внимание логику грузовых перевозок в целом (рис. 1).

Редакция журнала Progressive Railroadong провела неформальный опрос более десятка грузоотправителей, чтобы выяснить их возможную реакцию на замедление грузовых перевозок. Выявились две точки зрения:

- одни намерены пересмотреть логистическую стратегию (от которой зависят транспортные издержки), чтобы определить способы и пути доставки грузов в места назначения в условиях укрепления экономики и роста заказов при замедлении продвижения грузов на всех видах транспорта;
- другие считают, что, хотя и прошло время, благоприятное для железных дорог в плане увеличения доли на рынке грузовых перевозок, компании первого класса не смогут стать самым значимым элементом логистической цепочки, если не докажут свои возможности обеспечить надежность грузовых перевозок, в том числе в периоды максимального спроса на обслуживание.

Лица, разрабатывающие стратегию работы железных дорог, долж-



Рис. 1. Погрузка контейнеров на железнодорожные платформы в порту Fraser River Port

ны выполнить ряд серьезных исследований и найти долгосрочные решения по ликвидации текущих и предотвращению перспективных проблем в отличие от традиционных решений по увеличению численности персонала, локомотивов и вагонов.

По мнению некоторых грузоотправителей, в течение 2005 г. железнодорожные компании должны были добиваться улучшения положения организационными мерами, до тех пор пока не будут реализованы инфраструктурные мероприятия. Важно стремиться к повышению пропускной способности сети в целом. Она в настоящее время представляет собой «непредсказуемую систему», многие направления которой эксплуатируются в не согласованных режимах.

Железные дороги первого класса приступили к рационализации методов эксплуатации, но беспрецедентные объемы перевозок 2004 г. заставили изменить политику в сторону простого ускорения продвижения вагонопотоков. По данным Ассоциации американских железных дорог (AAR), за первые 29 недель 2004 г. количество повагонных и интермодальных отправок на железных дорогах Северной Америки увеличилось более чем на 4 и 7% соответственно (рис. 2).

Всплеск спроса на перевозки, который начался во время осеннего пика 2003 г., явился неожиданностью для некоторых железнодорожных компаний. В течение 2002 и 2003 гг. они ограничивали инвестиции в развитие инфраструктуры, увеличение численности работающих и парка подвижного состава, ориентируясь на весьма скромные прогнозы экономического роста. Отрасль рассчитывала на рост в пределах 3–3,5%, в действительности же он составил 8%. Если в 2003 г. несколько тысяч вагонов простаивали, так как не было заказов на перевозки, в следующем году все резервы были исчерпаны.

Результат цепной реакции

Компании—отправители леса считали, что уменьшение провозной способности железных дорог первого класса имело эффект домино в виде замедления продвижения отправок на всей сети. Железные дороги стоят перед дилеммой: увеличивать провозную способность направлений в расчете на возможный разовый всплеск объемов перевозок или поддерживать ее в расчете на обычный среднегодовой уровень. Решения пока нет. В отличие от конца 1990-х годов, периода после слияния ряда крупных компаний, в начале нынешнего века железные дороги первого класса имеют дело в большей степени с изолированными проблемами продвижения поездов, нежели с перегруженностью сети в целом. Только некоторые из железных дорог первого класса, особенно Union Pacific (UP) и CSX Transportation (CSXT), активно работали в этом направлении, в то время как другие компании в этом отношении, как минимум, были пассивны. По мнению пользователей, нельзя судить о хорошей работе всей железнодорожной сети по успехам одной компании, а наличие проблем у одной компании сказывается и на деятельности других.

В этом плане 2004 г. был показательным—при росте количественных показателей начиная с ию-



Рис. 2. Контейнерный поезд железной дороги Union Pacific (фото: UP)

ля качественные ухудшились: скорость движения поездов снизилась, увеличилось время простоя вагонов на терминалах и линейных станциях.

В течение длительного времени не наблюдается улучшения положения для многих грузоотправителей, которые пока не видят приемлемой альтернативы перевозкам по железным дорогам. Вагоны простаивают на грузовых станциях сутками, а грузоотправители не могут получить вразумительных объяснений по поводу причин этого. Однако другие грузоотправители не могут себе позволить ожидания положительных перемен, так как неудовлетворительное обслуживание на железных дорогах стоит им больших материальных потерь. Так, компания Arch Coal, которая 83 поездами вывозит ежедневно около 1 млн. т угля из шахт угледобывающего района Powder River, утверждала, что нарушения графиков движения этих поездов в восточном и западном направлении уменьшили ее доходы во втором квартале 2004 г., а именно на 13 центов в расчете на акцию. Увеличение сроков доставки и недостаток вагонов для многих грузоотправителей оборачиваются простоями, потерей доходов и заказчиков.

В этой ситуации некоторые железные дороги первого класса продолжали повышать тарифы, некоторые отказывались от каких-то перевозок с целью улучшения положения на особенно перегруженных направлениях, в частности в Техасе и на Тихоокеанском побережье северо-запада. Например, UP пыталась контролировать поездопотоки в коридоре, параллельном междуштатному шоссе 5, путем отказа от перевозок контейнеров и автомобильных прицепов во внутренних сообщениях между Лос-Анджелесом, Сиэтлом и Портлендом и временного ограничения перевозок повагонными отправками строительных материалов в Техасе.

По мнению представителей Ассоциации промышленного транспорта Канады, представляющей интересы 130 компаний-грузоотправителей, железные дороги не могли принять к перевозке весь объем предъявленных грузов еще и потому, что все еще полагались на устаревшие стратегии решения текущих проблем, будучи не в состоянии оценить потребности современного менеджмента в логистике.

Однако не все грузоотправители настроены так пессимистично. Так, недавние меры по увеличению числа поездных бригад, приобретение или лизинг локомотивов, использование отремонтированных и лизинговых вагонов и строительство вторых путей на ряде участков позволили обеспечить требуемый объем перевозок для ряда грузоотправителей. Например, распределительный центр Fore River (Портленд, штат Мэн) отправляет 2/3 выпускаемой бумаги в рулонах по железной дороге (или 5000 повагонных отправок) и удовлетворен приемлемым временем доставки своих отправок. Компания пользуется услугами железной дороги, потому что один вагон заменяет три или четыре автомобиля.

В основном удовлетворена работой железных дорог компания United Parcel Service — самый крупный клиент железных дорог первого класса в интермодальных перевозках. Основные сборы компании приходятся на запад США, и проблемы перегруженности железных дорог оказывают определенное отрицательное влияние на надежность доставки. Но компания надеялась, что железные дороги продолжат работу в отношении повышения качества обслуживания и решения проблем, связанных с перевозкой грузов, идущих с востока.

Крупные железнодорожные компании хорошо представляют, как много нужно сделать, чтобы восстановить доверие грузоотправителей и собственное финансовое

благополучие. Эксплуатационные доходы CSXT (рис. 3) за первое полугодие 2004 г. снизились на 2 % относительно аналогичного периода предыдущего года. Решая текущие проблемы, компания, помимо приобретения 100 и аренды 180 локомотивов, закупки 3800 вагонов и привлечения более чем 1000 рабочих, выполняет программу ONE Plan, направленную на то, чтобы связать воедино в эксплуатационном отношении две части сети — южную и северную, которые с 1999 г. (года интеграции компании Conrail) имели собственные эксплуатационные планы. Результатом станет сокращение времени транзита и обработки на терминалах (обработка на каждом терминале добавляет 24 ч к продолжительности рейса). CSXT в первую очередь применила план ONE на станции Эйвон в штате Индианаполис, чтобы разгрузить горючую сортировочную станцию Луисвилл, и намеревалась распространить его на перевозки для автомобильной промышленности и в узле Чикаго, а затем, с сентября 2004 г., и на все сортировочные станции.

Еще одной крупной североамериканской компанией, ориентирующейся в большей степени на повышение качественного уровня услуг и рост продаж, нежели просто на продвижение вагонов грузоотправителей, была Canadian National (CN). Эта деятельность помогла компании увеличить доходы на 8 % и снизить коэффициент издержек на 3,9 пункта (рис. 4). Компания создала новый департамент, в который вошли эксперты по вопросам эксплуатации, учета и регулирования вагонного парка. В функции экспертов входит решение профильных вопросов. CN планировала внедрить систему мониторинга вопросов клиентуры от момента их появления до решения.

Представители одной компании по отправке упакованных продуктов для розничной торговли выражали заинтересованность в создании группы специ-



Рис. 3. Грузовой поезд компании CSXT на линии Riverline (фото: CSXT)

алистов железных дорог первого класса, которая бы принимала решения, ориентированные на конкретных пользователей. С точки зрения грузоотправителей, необходимо, по крайней мере, изменения в действующих системах резервирования провозной способности на крупных железных дорогах в плане их большей прозрачности и понятности для пользователей. Эти системы построены аналогично действующим на воздушном транспорте: провозную способность нужно заказывать за 2 сут, но в снабжении розничной торговли грузоотправитель еще не имеет точных заявок и не знает, что отправит через 2 сут. Передача перевозок на автомобильный транспорт для таких грузоотправителей означает значительный рост расходов на транспортировку, поэтому они по-прежнему ориентировались на железные дороги, но мало кого устраивало то, что при этом до 30 % их грузов ежедневно оставались невывезенными.

Многие грузоотправители не желают мириться с тем, что треть их грузов остается в портах, особенно во время пиковых перевозок осенью, и поэтому они ориентируются на другие виды транспорта, несмотря на проблемы, имеющие место и там.

Управление наземного транспорта (STB) предприняло попытку получить ответ на вопрос, смогут ли железные дороги первого класса перевезти весь объем гру-



Рис. 3. Рудовозный поезд железной дороги Canadian National (фото: CN)

зов, предъявленных осенью 2004 г., и запросило от этих компаний планы мероприятий на данный период. Предполагалось эти планы обнародовать, чтобы грузоотправители могли на основе такой информации принимать решения по перевозкам и выбирать транспортные варианты.

Грузоотправители получили еще один шанс получить необходимую им информацию по вопросам перевозок непосредственно от руководителей железных до-

рог. В сентябре 2004 г. предполагалось провести в Канзас-Сити форум грузоотправителей с участием специалистов железных дорог первого класса и представителей AAR и STB.

Хотя компании UP и CSXT провели подобные форумы для грузоотправителей в 2004 г., а в конце 1990-х годов состоялся ряд форумов с обсуждением проблем, ставших следствием объединения нескольких крупных компаний, форум в Канзас-Сити был первым, на кото-

ром рассматривались проблемы перевозок в осенний период.

Резервирование подвижного состава, по мнению компании Schneider National, является ключевым моментом для грузоотправителей в периоды осенних пиковых перевозок. Эта компания сотрудничает с четырьмя железными дорогами первого класса в обеспечении двух маршрутов интермодальных сообщений. В прошлом, если некоторые грузоотправители были уверены в наличии адекватной провозной способности, другим приходилось рассчитывать в периоды пик на лучшее стечение обстоятельств. Крупным железным дорогам нужно искать пути улучшения текущего положения и восстановления доверия со стороны пользователей в настоящем и на будущее. Иначе им придется работать в невыгодных секторах рынка грузовых перевозок вместо того, чтобы активно сохранять нынешние позиции и агрессивно проникать в перспективные секторы.

Грузоотправители выдвигали и такую нереальную с точки зрения железных дорог идею, как создание единой команды, которая в интересах координации всех перевозок по железным дорогам могла бы распоряжаться доступным подвижным составом с целью повышения скорости движения поездов, рационализации графиков и оптимизации использования тяговых мощностей.

Однако доступны и более жизнеспособные варианты, причем в ближайшее время. Если крупные железные дороги продолжают рационализацию эксплуатируемых сетей, но с целью улучшения обслуживания конкретных клиентов, а не рынков в целом, они могут рассчитывать на выгоды в ближайшие годы, когда проблемы перегрузки будут решены.

J. Stagl. Progressive Railroading, 2004, № 8, p. 18 – 20, 37 – 38.