

РЖД и порты в большой российской политике



Неразвитость транспортной инфраструктуры сковывает экспортный потенциал Российской Федерации

Ольга Ашпина

Взаимодействие железных дорог и морских портов — основа транспортной стратегии России, важнейший вопрос обеспечения работы экспортеров и импортеров крупнотоннажной химической продукции.

Сложившаяся в последние полтора-два года политическая конъюнктура и напряжение вдоль западных границ заставили руководство страны обратить внимание на баланс собственных и «импортных» портовых и транспортных

мощностей. Проверка показала, что несмотря на усилия отечественных портов по привлечению местных клиентов, значительное число российских экспортеров предпочитают пользоваться услугами стивидоров сопредельных государств. При ближайшем рассмотрении проблема не сводится к количеству судов или кранов, речь идет о значительных инвестициях в развитие сложнейшей инфраструктуры и резком повышении эффективности взаимодействия на суше и на воде.

Не нужен нам берег турецкий

В России с 2002 по 2006 годы осуществлялась государственная программа по развитию портов, результатом которой стало сокращение доли перевалки российских внешнеторговых грузов в портах сопредельных стран на 5,9 % (см. диаграмму 1).

Дальнейший рост грузооборота планируется именно в российских портах. Правительство намерено увеличить

объемы перевалки в морских портах РФ к 2010 году в среднем на 28 %, а к 2015 году: через порты юга России в 2 раза, по сравнению с 2006 годом, через северо-западные порты — в 2,2 раза и через порты на востоке — в 2,9 раза.

Однако ни для кого не секрет, что перевалочные мощности и инфраструктура российских портов недостаточно развиты. Смогут ли наши порты конкурировать по соотношению цена-скорость доставки с морскими воротами стран Балтии и Украины? Стивидоры этих стран заинтересованы в привлечении российских грузов, они прекрасно понимают, что транзит — это немалый доход, и уделяют все большее внимание развитию инфраструктуры, предлагая более качественный сервис и довольно низкие цены на грузопереработку. А порты тихоокеанского бассейна расположены слишком далеко от производителей химической продукции и находятся в более невыгодных условиях по сравнению с портами черноморского и северо-западного регионов.

Возьмем производителей минеральных удобрений: только ежегодный рост инфляционных железнодорожных тарифов увеличивает стоимость перевозки тонны минеральных удобрений на Дальний Восток в среднем на 8–10 долларов за каждую тонну. Экспортные цены на удобрения такими темпами не растут, соответственно — снижается интерес грузоотправителей к перевозкам в тихоокеанские порты. Так, в 2006 году погрузка удобрений в дальневосточных портах сократилась на 18 %. Правда, возросли в 2 раза объемы перевалки химикатов. Однако государство стало внимательнее относиться к проблемам региона, и «Сильвиниту», который через свой терминал в порту Восточный ежегодно переваливает полмиллиона тонн калийных удобрений, на 2007 фрахтовый год тарифы повышать не стали. Сохранится ли такое отношение к восточным портам в дальнейшем?

Как бы то ни было, «доброе» отношения государства недостаточно. Наши порты довольно долгое время пользовались конкурентными преимуществами, которые давало им государство в плане железнодорожных тарифов, при этом мало заботились о развитии портовой инфраструктуры, находящейся в ведении государства: причальных стенок, фарватеров и т. д. Это и привело к тому, что порты наших ближайших соседей — стран Балтии и Украины и по сей день составляют российским портам серьезную, а в некоторых случаях — непреодолимую конкуренцию.

Для обеспечения конкурентоспособности российских портов необходимо разработать и реализовать комплекс мер по созданию в них условий для инвес-

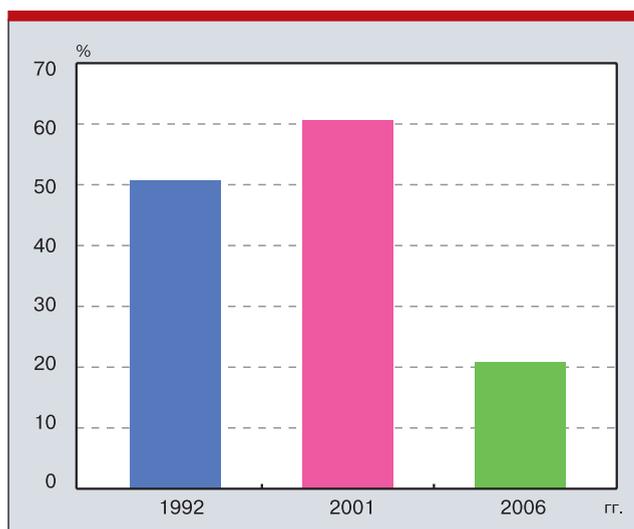


Диаграмма 1. Доля портов сопредельных государств в общем объеме перевалки российских внешнеторговых грузов

торов, грузо- и судовладельцев, условий лучших, чем в портах сопредельных стран. По мнению Александра Мишарина, заместителя министра транспорта РФ, важно ориентировать государственные контрольные органы, пропускающие грузы через государственную границу в морских портах, на работу в соответствии с принятыми в мировой практике процедурами и схемами, сводящими к минимуму время контрольных процедур и, следовательно, время задержки грузов в портах. Для этого необходимы скорейшее принятие Федерального закона «О морских портах Российской Федерации» и корректировка действующего транспортного законодательства с целью законодательного обеспечения конкурентоспособности российской транспортной системы на мировом рынке транспортных услуг.

При этом нельзя оставлять без внимания и влияние на эффективность же-

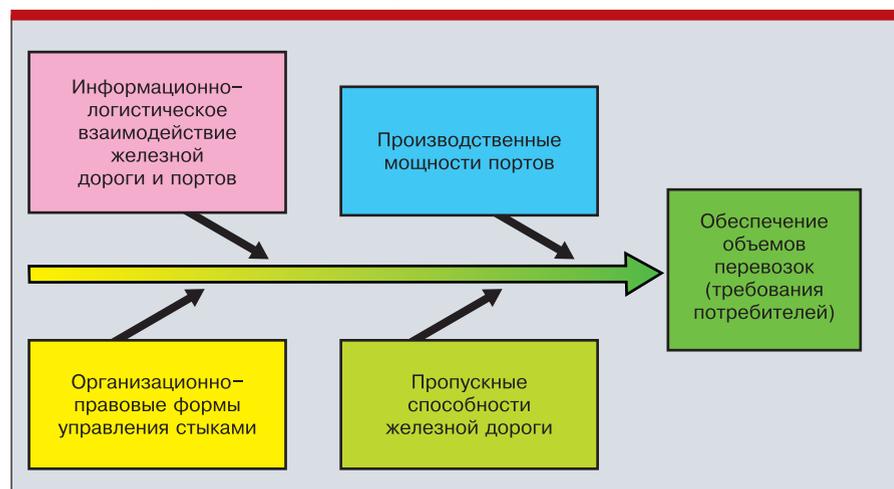
лезнодорожно-морских перевозок других факторов (см. рис. 1).

Что первично

Производственные мощности портов и пропускная способность железной дороги — одинаково важны. Поэтому рост объемов перевалки возможен только при активном партнерстве с ОАО «РЖД», так как в будущем значительно возрастут объемы перевозки грузов по железной дороге (см. диаграмму 2). При этом доля нефти и нефтепродуктов от общего объема перевозок составляет 35 %, а минеральных удобрений — 7 %.

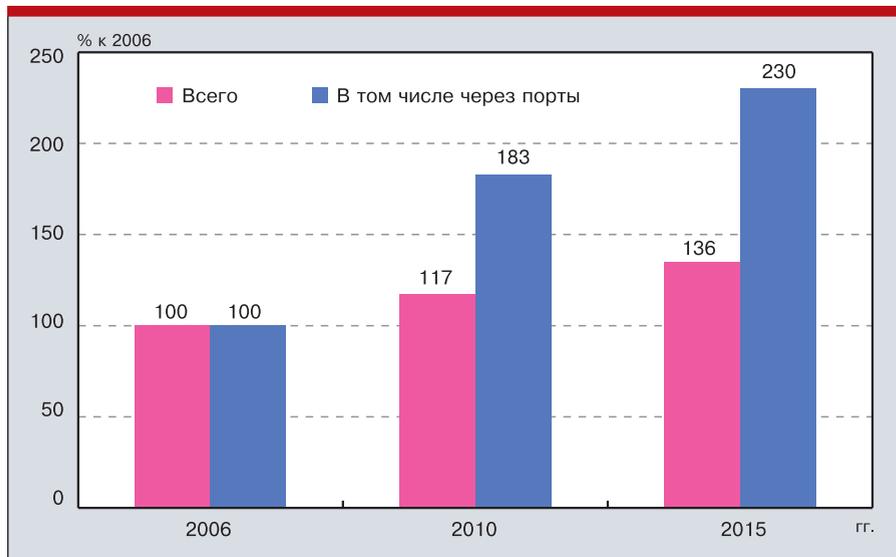
Российские железные дороги уже подсчитали требуемые инвестиции в развитие припортовых коммуникаций (подъездные железнодорожные и автомобильные пути, перегрузочные комплексы), которые в силу исторического расположения многих портов в границах

Рис. 1. Влияние факторов на результативность и эффективность железнодорожно-морских перевозок (диаграмма Ишикавы)



Презентация В. Степова

Диаграмма 2. Прогноз роста объемов перевозок грузов на железнодорожном транспорте в 2010 и 2015 годах



существующих населенных пунктов недостаточно развиты. Так, для обеспечения перевозок через северо-западные порты необходимо 239 млрд рублей, через порты Азово-Черноморья — 159 млрд рублей, а для развития инфраструктуры портов Дальнего Востока необходимо 76 млрд рублей. Средства немалые.

Есть мнение, что развитию припортовых мощностей будет способствовать появление свободных экономических зон на территориях, близких к портам, и как следствие — появление иностранных инвесторов и сторонних акционеров. А пока активно развивается сотрудничество с областными администрациями, в правительство РФ постоянно направляются предложения финансирования этих проектов за счет средств инвестиционного фонда, которые активно поддерживаются на уровне полномочных представителей федеральных округов.

«РЖД» и морские порты по-прежнему недовольны друг другом, и взаимные претензии не прекращаются: портовики упрекают «РЖД» в медленном развитии подъездных путей к портам, а железнодорожники — стивидоров, в неграмотной логистике и нежелании вкладывать средства в перевалочные мощности. Только в январе российские железные дороги недополучили 6 млрд рублей и не смогли принять заявки на перевозку 5,6 млн т грузов. Грузовые составы по-прежнему простаивают в ожидании разгрузки у причалов и на припортовых станциях, а «РЖД» ежедневно испытывают недостаток в подвижном составе. Из-за отсутствия закона о портах сами порты не несут материальной ответственности за простой железнодорожного подвижного состава. Впрочем, порты и рады бы при-

нять большее количество грузов, но собственный уровень развития не позволяет им двигаться дальше.

Грузоотправители и грузополучатели традиционно предъявляют большую часть своих претензий «РЖД», обвиняя компанию в неэффективном управлении движением.

Место встречи

Эффективным инструментом координации деятельности железных дорог и портов по развитию транспортных мощностей может стать участие «РЖД» в уставных капиталах портовых комплексов

ключевых регионов страны. Компания уже приобрела 8,5 % акций в ОАО «Компания „Усть-Луга“» на сумму 184,5 млн рублей и получила в управление 16 % акций порта Новороссийск. «В дальнейшем мы проработаем возможности доведения участия „РЖД“ в капитале этих портов до 25 %», — заявил Владимир Якунин. Компания ведет переговоры о покупке акций в портах Дальнего Востока.

Далее, «РЖД», движимые желанием ускорить выгрузку вагонов в портах, создали с портом Усть-Луга совместное предприятие ОАО «ПУЛтранс». Стороны владеют СП в равных долях, они вложили в уставный капитал по 50 млн рублей и немного имущества: порт — внутреннюю железнодорожную инфраструктуру, «РЖД» — два локомотива. Основная функция «ПУЛтранса» — координировать движение на подъездных путях к порту и внутри него, что должно ликвидировать заторы на подходе к порту.

ОАО «Новороссийский морской торговый порт» выиграло федеральный конкурс и подписало государственный контракт на разработку обоснования инвестиций по проекту строительства в Цемесской бухте первого в России комплексного транспортного узла. Государственный контракт предполагает в первую очередь развитие припортовой зоны, подходов к порту Новороссийск, строительство накопительных станций, а также развитие самой станции Новороссийск, что позволит упростить и ускорить движение железнодорожного транспорта.

Общая сумма контракта ориентировочно составит 327 млн рублей. Освоение этих средств портом будет осуществляться в тесном взаимодей-

Рис 2. Система логистических центров

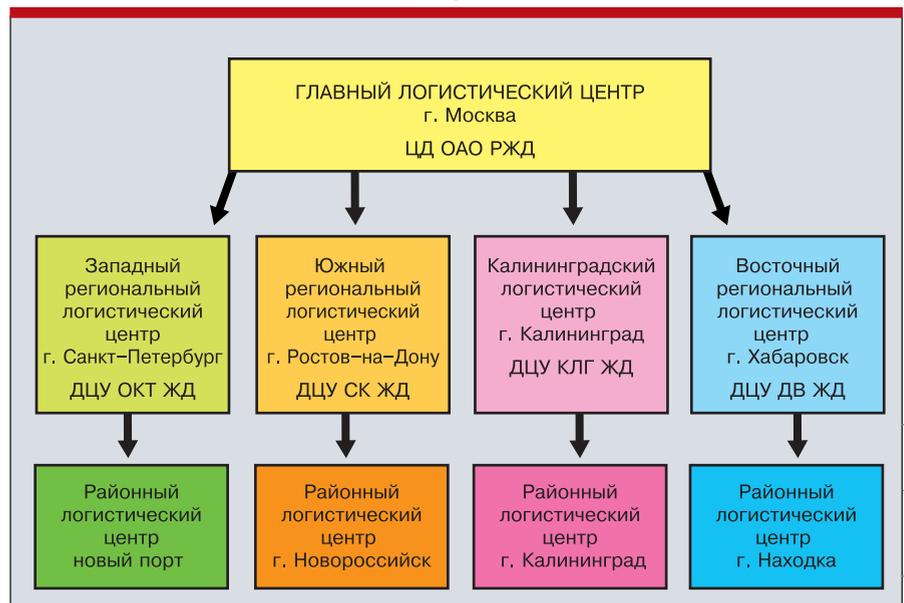
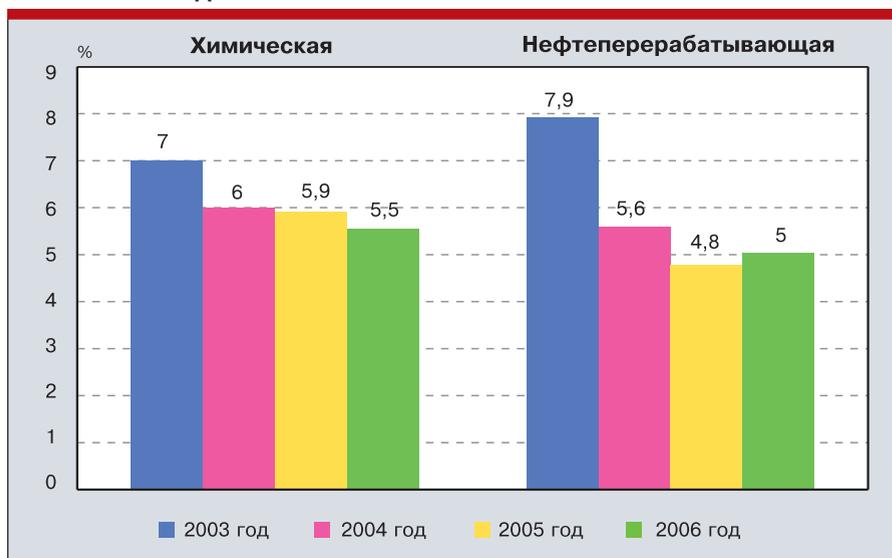


Диаграмма 3. Динамика транспортной составляющей в цене грузов в 2003–2006 годах



вии с Министерством транспорта РФ, ОАО «РЖД» и администрациями Краснодарского края и Новороссийска. В настоящее время холдингом «НМТП» реализуются несколько инвестиционных проектов — строительство зернового терминала, реконструкция и капитальный ремонт нефтерайона «Шесхарис», строительство второй очереди комплекса сухих минеральных удобрений и другие, осуществление которых позволит значительно увеличить объемы перевалки грузов.

Активно сотрудничают с портами и «РЖД» сами компании. Так, ОАО «Лукойл» принимает участие в развитии железнодорожной инфраструктуры в порту Усть-Луга, РПК-Высоцк (Лукойл-П), пунктов налива нефтепродуктов на станциях Осенцы и Татьяна.

Логистические центры

Никто не отрицает, что формирование логистических центров, основной задачей которых стало бы ускоренное продвижение потоков, приведет к снижению суммарных затрат отправителей и получателей грузов. Так, предварительные оценки показывают, что за счет грамотно выстроенной логистики эффективность транспортной системы может возрасти минимум на 5–10 %, а по отдельным участкам — и на 20 %, без дополнительных инвестиций в транспортную инфраструктуру.

Схема логистических центров представлена на рис. 2.

Сегодня назрела необходимость создания структуры совершенно нового типа, которая должна на всей сети дорог управлять грузопотоками, следующими в морские порты, увязывать технические

возможности железной дороги и морских портов и представлять интересы всех видов транспорта, участвующих в мультимодальных перевозках. Такой координирующий орган должен обеспечивать создание единой логистической цепочки грузоотправитель—дорога—порт—судно—получатель из одного центра. Этот координирующий орган целесообразно организовать под эгидой Министерства транспорта, что позволит обеспечить соблюдение баланса интересов всех участников транспортного рынка.

Подвижной состав

Процесс транспортировки минеральных удобрений напрямую связан с работой подвижного состава. Сегодня крайне редко применяется устаревшая грейферная технология разгрузки сыпучих минеральных удобрений, приводящая к постоянному росту количества поврежденных вагонов. Однако серийная поставка саморазгружающихся вагонов в парк общего пользования (МПС) началась с 1980 года. Согласно технической документации заводов-изготовителей, установленный срок службы таких вагонов 26 лет. Начиная с 2006 года, вагоны-минераловозы парка ОАО «РЖД» стремительно выходят из строя. В сложившейся ситуации российские производители продукции большой химии значительно увеличили собственный парк подвижного состава и улучшили его качество, однако остро встал вопрос организации ремонта подвижного состава. Железнодорожные депо не справляются с потоком вагонов, которые поступают для ремонта. В первую очередь, как правило, ремонтируются вагоны, принадлежащие «РЖД». Остальные же перевозчики вынуждены ждать своей очереди порой по два месяца. Растут расходы, связанные с непроизводительным простоем вагонов, что отражается на стоимости перевозки минеральных удобрений.

Аналитики транспортного рынка считают, что назрела необходимость создания независимой ремонтной компании на базе мощностей «РЖД». Су-

Рис. 3. Динамика изменения тарифов на грузовые перевозки на период 2003–2006 года и прогноз до 2009 года



существование такой компании сняло бы многие проблемы, улучшило конкурентную среду на железных дорогах и положительно повлияло на развитие перевозочного процесса. Грузоотправители пытаются собственными силами справиться с дефицитом ремонтных мощностей, создавая собственные депо, где проводятся текущие ремонты вагонов, однако обязательные плановые ремонты подвижного состава можно проводить только на специализированных предприятиях, сертифицированных ОАО «РЖД».

Тарифы

Напряженность отношений морских портов и «РЖД» часто списывают не только на отсутствие закона о морских портах, но и на государственную тарифную политику в области транспорта при перевозке внешнеторговых грузов. Больше всех ругают тарифную политику грузоотправители, но если посмотреть динамику изменения транспортной составляющей в себестоимости, то видно, что для химической отрасли эта доля за период 2003–2006 годы снизилась на 0,4 %. Правда, одновременно эта доля увеличилась для нефтеперерабатывающей промышленности.

Как заметил на одной из конференций по проблемам транспорта заместитель руководителя ФТС Виталий Евдокименко, тарифная политика РФ в текущем году является логическим продолжением ее реализации за предшествующий период. Она учитывает итоги работы транспортного комплекса в 2006 году, задачи, предусмотренные транспортной стратегией России до 2020 года, и программы структурных реформ отраслей транспорта. Темпы роста цен на продукцию и потребительские услуги практически одинаковы, при этом цена на продукцию превышает стоимость транспортных услуг на 15 %.

Динамика изменения тарифов на гру-



На самом грузонапряженном пограничном переходе с Литвой в настоящее время строится железнодорожная межгосударственная станция Чернышевское, которая увеличит пропускную способность дороги

зовые перевозки до 2009 года представлена на рис. 3.

Рост тарифа на грузовые перевозки через пограничные передаточные станции РФ вообще не предусмотрен. Заметим, что на самом грузонапряженном пограничном переходе с Литвой в настоящее время строится железнодорожная межгосударственная станция Чернышевское, которая увеличит пропускную способность дороги и создаст условия для организации совместного российско-литовского контроля всеми госслужбами на границе. Хочется надеяться, что проблемы на погранпереходах постепенно уйдут в прошлое.

Калининград и 2К

Развитие Калининградского порта стратегически важно для России. Ситуация определяется многими факторами: недостаточный уровень технического оснащения, отсутствие свободных складских помещений, тарифы за транзит российских грузов. Литовские железные дороги за 2005–2006 годы повысили тарифы за транзит российских грузов в направлении терминалов Калининграда на 18,8 %, а Белорусская железная дорога

увеличила транзитный тариф для перевозки нефтепродуктов на 58,3 %. Однако если проанализировать сквозные тарифные ставки, то можно сделать вывод — тарифные условия на калининградском направлении не являются сдерживающим фактором для увеличения объема перевозок, но с целью сохранения привлекательности требуют выравнивания тарифов с сопредельными государствами.

Калининградский морской порт имеет кратчайшее расстояние до основных портов Европы, по сравнению с другими портами Балтийского моря (см. таблицу 1).

Калининградские терминалы располагают значительными свободными площадями, но не располагают складскими помещениями, вдобавок остро нуждаются в развитии логистических процедур и автоматизированной системы управления. Так, площадь под перевалку 3 098 тыс. т грузов в Калининградском морском порту — 66,3 га, а терминалы КЛАСКО (Клайпеда) при объеме перевалки в 23 500 тыс. т занимают 91,7 га.

Естественных преимуществ нашим портам недостаточно. В условиях жесткой конкуренции на северо-западном направлении российские порты и железные дороги должны расширить и улучшить сервисные услуги, так как скорость, цена и ритмичность доставки грузов приобретают решающее значение. В противном случае к 2010 году объемы грузоперевозок, в первую очередь, в Калининградской области — перераспределятся в пользу конкурирующих направлений.

Россия — мощная держава. И конечно же, она должна быть независима в вопросах перевозки собственных грузов и иметь свои порты и перевалочные мощности на всех морях, что ее омывают. Остается надеяться, что строить свои окна в Европу мы будем не назло врагам, а потому, что это выгодно стране и выгодно бизнесу. ■

Таблица 1. Кратчайшие расстояния от портов Балтийского моря бывшего СССР до европейских портов дальнего зарубежья

Порты	Санкт-Петербург	Таллинн	Рига	Клайпеда	Калининград
Гдыня	561	402	328	130	63
Росток	721	558	503	348	315
Гамбург	868	700	640	487	455
Бремен	1 206	1 044	884	832	816
Роттердам	1 299	1 137	1 077	925	909
Антверпен	1 395	1 233	1 161	1 021	1 005
Гавр	1 489	1 327	1 267	1 115	1 099
Феликстоун	1 321	1 159	1 099	947	931

Презентация И. Беседина