

транспорт

<http://vostok.kommersant.ru>

Пятница 31 июля 2009 №137 (№4193 с момента возобновления издания)

Транзитные перспективы

ЛОГИСТИКА

Доставка контейнерных грузов является наиболее доходным видом перевозок для железнодорожников. Однако из-за финансового кризиса в 2009 году падение объемов перевалки контейнеров в экспортно-импортном направлении через порты Приморского края, по некоторым прогнозам, будет двукратным. Еще хуже обстоят дела с транзитным контейнерооборотом, который в настоящее время близок к нулю. Привлечение 7–8% транзита с соседних территорий стран Северо-Восточной Азии принесло бы экономике Приморья \$10–15 млрд в год. Однако для этого нужно обновлять законодательство о транзитных грузах и налаживать взаимодействие таможенников и транспортников.

В последние годы объем перевалки контейнерных грузов в приморских портах неуклонно рос. Так, портом Восточный и Владивостокским морским торговым портом (ВМТП), где размещены самые крупные на Дальнем Востоке терминалы, обслуживающие контейнерооборот, в 2006 году было перевалено 400 тыс. TEU (контейнеров в 20-футовом исчислении), в 2007-м — 670 тыс. TEU, в 2008-м — 680 тыс. TEU.

Как отмечают эксперты, причина роста — не только в увеличении товарооборота между Россией и странами АТР, но и в развитии морских линейных сервисов. Так, еще пять лет назад линию между южнокорейским Пусаном и Восточным эксплуатировали только контейнеровозы «Дальневосточного морского пароходства» (FESCO) совместно с Hyundai Merchant Marine. Теперь на ней работают такие крупные перевозчики контейнеров в мире, как APL, Maersk, CK Line, Sinokor.

Однако разразившийся финансовый кризис серьезно ударил по контейнерным перевозкам. По прогнозам компании APL, в 2009 году Восточный (ООО «Восточная стивидорная компания», ЗАО «Восточный международный контейнерный сервис») и ВМТП (ООО «Владивостокский контейнерный терминал») суммарно переработают 340 тыс. TEU. «Сократились главным образом перевозки в контейнерах автокомплекующих и электротехники. Особенно провальным стал первый квартал 2009 года. Сейчас ситуация несколько выправляется, падение грузооборота хотя и сохраняется, но уже не столь значительное», — говорит директор филиала ООО «APL СНГ» на Дальнем Востоке Владимир Каштанов.

Основная часть контейнерооборота приходится на экспортно-импортные грузы, следом идут перевозки контейнеров в каботажном направлении. Ими традиционно занимается «Владивостокский контейнерный терминал» (ВКТ). За период с января по июнь 2009 года ВКТ обработано 86,3 тыс. TEU. Из них в экспортном направлении — 29,8 тыс. TEU, в импортном — 26,3 тыс. TEU, каботажном — 30,1 тыс. TEU.

А вот объем транзитного потока контейнеров через Дальний Восток начал снижаться задолго до наступления кризиса. «Транзит практически умер, небольшие его объемы идут через порт Восточный в Узбекистан и Казахстан. Хотя раньше из Восточного отправлялись контейнеры в страны Европы, Иран, Афганистан», — рассказывает Владимир Каштанов.

Так, в 2005 году объем переработки транзитных грузов в порту Восточный составил 14,1 тыс. TEU, в 2006-м — 406 TEU, в 2007-м — 3,1 тыс. TEU, в 2008-м — 424 TEU.

(Окончание на стр. 12)

Кризис привел к резкому сокращению инвестпрограмм почти всех российских компаний — от нефтяников до пищевиков. Железные дороги, чьи перевозки упали вслед за экономикой, не стали исключением. Вложения главного инвестора отрасли, ОАО РЖД, в этом году снижены почти вдвое — до 250 млрд руб., сворачивают инвестиции частные операторы. Государство же напрямую поддерживает только олимпийские железнодорожные проекты.

Поддержка экономии

ИНВЕСТИЦИИ

Большие надежды

Когда два года назад Минтранс и ОАО РЖД впервые представили стратегию развития отрасли на 2010–2030 годы, она поражала масштабами цифр, предполагая, что вложения в железные дороги составят в зависимости от сценария от 11 239,2 млрд руб. до 13 768,6 млрд руб. В рамках обоих вариантов ОАО РЖД готово было обеспечить инвестиции в размере 5 300 млрд руб., остальные вложения предполагалось получить из бюджета и от частных игроков. По первому сценарию федеральный бюджет должен был вложить в железные дороги за 20 лет около 1 800 млрд руб., региональные — еще около 450 млрд руб. От частных инвесторов ожидалась инвестиция на уровне 3 690 млрд руб. соответственно. По второму — на федеральный бюджет приходилось 2 753 млрд руб., на региональные — 826 млрд руб., на частных инвесторов — 4 890 млрд руб. В рамках этих предложений госслужащие отрасли должны были возвести почти в 70 раз — железные дороги могли стать вторым по стоимости после автодорог объектом инвестиций правительства.

Все госинвестиции и вложения ОАО РЖД предполагалось осуществить в секторе железных дорог общего пользования. На него по минимальному сценарию планировалось



Инвестиции в новые локомотивы и вагоны серьезно сократились из-за кризиса

потратить 8 948,9 млрд руб., по максимальному — 10 649,6 млрд руб. При этом по первому варианту инвестиции должны были быть поровну разделены между обновлением подвижного состава, развитием существующей инфраструктуры и строительством новых железных дорог. По второму — на подвижной состав ушло бы 29% средств, на существующую

инфраструктуру — 31%, на новые дороги — 40%.

В рамках стратегии планировалось приобрести более 777 тыс. грузовых вагонов, 17 580 локомотивов, 20 150 тыс. пассажирских вагонов, более 21 тыс. единиц моторвагонного подвижного состава. Реализация этих планов не только полностью загрузила бы транспортное машиностроение Рос-

сии, но и сделала бы его достаточно привлекательным для иностранных инвесторов, которые уже начали активно проявлять интерес к отрасли.

Но до практической реализации стратегии дело, по сути, так и не дошло. С одной стороны, правительство не торопилось выделять железнодорожникам даже те средства, которые были одобрены, например, через за-

(Окончание на стр. 12)

10
страница

Падение грузооборота привело к снижению цен



11
страница

РЖД готовится к созданию «Второй грузовой компании»



Связующее звено экономики Дальнего Востока



Михаил Зайченко, начальник Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО РЖД

Железнодорожный транспорт является одним из важнейших элементов транспортного комплекса Дальнего Востока и роль его постоянно возрастает. Доля железной дороги в структуре перевозок по всем видам транспорта в первом квартале 2009 года составила 51,8 процентов. Дальневосточная железная дорога выполняет функции связующей межотраслевой системы и обеспечивает экономическую безопасность Дальнего Востока, предоставляя транспортные услуги для нужд народного хозяйства и населения.

В зону влияния ДВЖД входят Приморский и Хабаровский края, Амурская область,

ЕАО и Республика Саха (Якутия). Эксплуатационная длина путей составляет 5990,6 км. Дорога имеет выходы к восьми портам и двум погранпереходам, однако плотность железнодорожных линий на Дальнем Востоке все равно остается невысокой. Эту ситуацию призвана исправить утвержденная правительством нашей страны «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», особое внимание в которой уделено ускорению роста экономики Дальневосточного федерального округа.

Дальневосточный регион экономически перспективен как с точки зрения разработки новых месторождений полезных ископаемых, так и с точки зрения осуществления транзитных перевозок. В настоящее время, согласно классификации, предложенной японским институтом ERIN A, в северо-восточной Азии формируются девять международных транспортных коридоров (МТК). Шесть из них проходят по территории российского Дальнего Востока, а в двух главная роль отводится железной дороге. Прежде всего речь идет о Транссибе. Его основное международное назначение — транзит из АТР в направлении Западной Европы, Ближнего Востока и Средней Азии. Вторым по значимости направлением является коридор Транскорея — Транссиб, который должен обслуживать международную торговлю между Республикой Корея, КНДР, странами Западной и Восточной Европы.

Международные контейнерные перевозки можно выделить в отдельный вектор развития железнодорожного транспорта. Стратегией развития предусматривается увеличение объемов транзитных железнодорожных перевозок к 2030 году в 2,8 раза, в том числе и при использовании Транссибирского маршрута. Одним из ключевых факторов переключения грузооптоков крупнотоннажных контейнеров на железнодорожный транспорт является стабильная и быстрая доставка. Данное направление приобрело дальнейшее развитие в процессе участия Дальневосточной железной дороги в реализации проекта «Транссиб за семь суток». Данный проект начал планомерно реализовываться в феврале текущего года, когда был разработан график движения опытного контейнерного поезда от станции Владивосток Дальневосточной железной дороги до станции Перово Московской железной дороги. Контейнерный состав преодолел это расстояние немногим более чем за 7 суток. Эксперимент был признан успешным, что открывает возможности для осуществления грузового сообщения между странами Европы и АТР. К середине апреля 2009 года с Дальневосточной железной дороги в Европейскую часть России было отправлено уже 4 ускоренных поезда.

На сегодняшний день одной из важнейших задач в регионе остается развитие Восточного БАМа, или Северного широтного хода, как его называют. В 2007–2008 годах на

развитии Байкало-Амурской магистрали в границах Дальневосточной железной дороги было освоено более 7,21 млрд руб.

В 2008 году в рамках данного проекта были введены в эксплуатацию разъемы Кумтэ и Почепта, выполнены проектные работы на станциях Токи, Тумини, Дюанка, Высокогорная и на разъезде Аксака. В 2009 году выделены средства планируется освоить в ходе дальнейшей реконструкции станций. Помимо этого, будут продолжены работы по строительству нового Кузнецовского тоннеля и вторых путей на перегоне Имбо — Усть-Орочи.

Данные работы позволяют повысить пропускную и провозную способности дороги, увеличить скорость движения и весовые нормы поездов. Согласно заключению института «Гипротрансти», перспективные перевозки на участке Комсомольск-на-Амуре — Ванино к 2015 году могут составить 45,5 млн тонн, к 2020 году — до 62,4 млн тонн в год.

Особое значение для развития Северного широтного хода имеет реализация инвестиционного проекта комплексной реконструкции участка Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, на который в 2009 году планируется потратить 3 млрд 327 млн рублей. Его реализация рассчитана на срок до 2016 года. Данным проектом предусматривается реконструкция участка Оуэн — Высокогорная, а также строительство нового Кузнецовского тоннеля, сдача в эксплуатацию которого запланирована на 2013 год.

Общая стоимость проекта — 59,8 млрд рублей. Работы по строительству обходного участка Оуэн — Высокогорная и нового Кузнецовского тоннеля финансируются за счет средств инвестиционного фонда Российской Федерации (17,5 млрд рублей), а мероприятия по увеличению пропускной способности участка Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань — за счет средств компании «Российские железные дороги» (42,3 млрд рублей).

В перспективе, в соответствии со «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», планируется специализация БАМа для пропуска тяжелых поездов, а Транссиба — для пропуска специализированных контейнерных поездов и для пассажирского движения.

Государством в отношении Дальнего Востока начала проводиться политика ускоренного промышленного развития. Ее первой



стратегической задачей является развитие транспортного комплекса: строятся нефте- и газопроводы, новые дороги и транспортные узлы, расширяются возможности тихоокеанских портов. Что касается развития железной дороги, то в глобальном масштабе предусматривается создание инфраструктурных условий для появления новых точек экономического роста, выход на мировой уровень технологического и технического развития железнодорожного транспорта, повышение конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта.

Процесс развития железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке носит динамичный характер. С изменением внешне- и внутриэкономической ситуации корректируются программы, тактические цели и задачи. Но даже в условиях быстро меняющегося рынка, с принятием новых технологий и форм сотрудничества, дальнейшее развитие дальневосточной транспортной системы под вопрос ставиться не может. Ведь в конечном итоге от этого зависят экономическое благополучие и благосостояние всех жителей Дальнего Востока.

