

ПУТИ УХОДЯТ В ВОДУ

УЖЕ ПЯТЬ ЛЕТ ДЕЙСТВУЕТ ПОНИЖЕННЫЙ ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНЫЙ ТАРИФ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ В НАПРАВЛЕНИИ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ. ОДНАКО ТЕМПЫ РОСТА ГРУЗОПОТОКОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ЗА ЭТИ ГОДЫ СУЩЕСТВЕННО ВЫШЕ ТЕМПОВ РОСТА ПЕРЕВАЛКИ В МОРСКИХ ПОРТАХ. ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ УЗКИХ МЕСТ В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ РОССИИ, СДЕРЖИВАЮЩИХ ОБЩЕЕ РАЗВИТИЕ, ОКАЗАЛСЯ СТЫК ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ С МОРСКИМИ ПОРТАМИ. ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) РЕШИЛО САМО ПОУЧАСТВОВАТЬ В УПРАВЛЕНИИ ПОРТАМИ В КАЧЕСТВЕ АКЦИОНЕРА. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ВАГОНЧИК ТРОНУЛСЯ В последний год для РЖД и других собственников вагонов особенно остро встала проблема повреждения вагонов при перегрузке в портах, использующих устаревшую технологию грейферной разгрузки. Грейфер — приспособление к подъемному крану в виде большого железного черпака для захвата и выгрузки сыпучих грузов. По данным вице-президента РЖД Вадима Морозова, в 2006 году в процессе выгрузки было повреждено почти 19 тыс. вагонов (из них 12,3 тыс. в порту Мурманска), что в 3,3 раза больше показателей 2005 года. Только за первый квартал 2007 года портовики повредили почти 8,5 тыс. вагонов, что в 4,1 раза больше аналогичного показателя 2006 года. Топ-менеджер РЖД отмечает, что другие собственники подвижного состава, зная положение дел с повреждением вагонов в портах, не осуществляют перевозку сыпучих грузов в своих вагонах. Например, группа «Мечел», которая осуществляет перевозку угля в порт Посьет полувагонами парка ОАО РЖД, а в собственных вагонах перевозит металлопрокат и другую аналогичную продукцию, при выгрузке которой вагоны, как правило, не повреждаются. «Они прекрасно понимают, что даже касание многотонным грейфером кузова полувагона приводит к потере конструкционной прочности, а возникающие при этом деформации накапливаются и вызывают впоследствии частые незапланированные ремонты и сокращение срока службы вагонов», — говорит господин Морозов. Собственник вагона вряд ли направит полувагоны с углем под разгрузку грейферами, зная, что из 100 разгруженных вагонов в порту Мурманск будет повреждено 19, в порту Посьет — 13, и такие случаи характерны не только для этих портов. Во многом применение грейферной технологии разгрузки является причиной того, что вагонное хозяйство железных дорог вынуждено кроме устранения повреждений при подготовке вагонов к перевозкам ежегодно производить неплановый текущий ремонт еще около 800 тыс. вагонов.

Поэтому РЖД рекомендует портам при заключении договоров на перевозку грузов с грузополучателями, которые разгрузку производят грейферами или грейферными лесными захватами и другими не предусмотренными для работ с вагонами устройствами, вводить платы страхового риска, так как при разгрузке таким способом повреждается практически каждый полувагон. К страховым рискам следует отнести ряд повреждений, при которых работоспособность вагонов сохраняется на непродолжительный период времени, но при дальнейшей эксплуатации они требуют обязательного ремонта — уже не за счет виновных в повреждении, а из средств собственников подвижного состава.

СТОП-СИГНАЛ Еще более масштабными выглядят убытки всех транспортников от простоя вагонов в ожидании выгрузки портом. Из-за неблагоприятных погодных условий, неудовлетворительного подвода флота, небеспеченного вывоза грузов, переполненности складских площадей в портах РЖД вынуждены вводить так называемые конвен-

ционные запрещения, не разрешая предприятиям отгружать свой товар на железную дорогу. В РЖД приводят удручающую статистику по финансовым убыткам, которые терпит все участники перевозочного процесса. Среднесуточное количество подвижного состава на Дальневосточной железной дороге, ожидающего выгрузки дальневосточными портами, при норме 3,9 тыс. вагонов в 2006 году составило 5,8 тыс. На Северокавказской железной дороге за 2006 год ОАО РЖД было объявлено конвенционных запретов на погрузку грузов в общей сложности на 303 дня, что более чем в пять раз больше, чем за аналогичный период предыдущего года. По данным вице-президента РЖД Вадима Морозова, на припортовых дорогах ежедневно простаивают в ожидании приема под выгрузку порядка 45 поездов с экспортными грузами. В общей сложности в 2006 году потери объемов погрузки от действия конвенционных запретов в отношении предпортовых станций составили 58 тыс. вагонов, или 3,5 млн т грузов, а потери РЖД только на провозных платежах — 2,9 млрд руб. «При этом финансовые потери грузовладельцев и экономики страны от таких сбоев в работе вообще не поддаются учету», — говорит президент РЖД Владимир Якунин.

По информации участников рынка, от простоя вагонов в первую очередь страдают собственники подвижного состава. «Каждый день простоя вагона — это 700 руб. в сутки чистых потерь», — подсчитывает гендиректор ООО «ЮКО-СТранссервис» (ЮТС) Игорь Асатуров. — Если стоит состав из 60 вагонов — это уже 42 тыс. руб. в сутки. А у нас, например, осенью в Новороссийске бывает по 10–15 брошенных составов, которые стоят иногда по 10–15 дней. С учетом потерь на обороте вагона, который мог бы за это время перевести другие грузы, это миллионы долларов». При этом господин Асатуров обращает особое внимание на то, что эти убытки невосполнимы для транспортной компании: нарастить объем транспортировки уже становится невозможно, а недополученная прибыль собственников подвижного состава накапливается как снежный ком. Кроме того, значительная часть убытков, возникающих на стыке терминала и железнодорожной станции, покрывается за счет дополнительных расходов экспедиторов, в обязанность которых входит организовать оформление погрузки. Таким образом, стоимость экспедиторских услуг у нас в стране в два–три раза превышает мировой уровень. Сергей Аглицкий, замген-

директора ОАО «Новая перевозочная компания», ведущий направление перевозки нефтеналивных грузов, оценивает потери от простоя частных цистерн в 1,6 тыс. руб. в сутки.

Очевидно, что заторов на железной дороге можно было бы избежать, решив всего две проблемы: повышение пропускной способности тыловой инфраструктуры терминала до объемов перевалки на его морском фронте и увеличение складских площадей, где можно было бы накапливать груз для судовых партий и поездных формирований. Но так уж получается, что больше всех озабоченная этим вопросом железная дорога практически не имеет возможностей улучшить ситуацию, кроме как убеждать портовиков скорейшим образом исправлять ситуацию.

ПРОПУСКНАЯ НЕСПОСОБНОСТЬ Процесс перевалки грузов из железнодорожного вагона на судно — один из самых сложных во всей цепочке интермодальной перевозки. Стык железнодорожного пути с портовым терминалом имеет две составляющие, которые находятся в ведении разных субъектов: припортовая сортировочная станция находится в управлении РЖД, а железнодорожный фронт перегрузочного терминала — во владении портового оператора. В РЖД уверенно заявляют, что свою часть работ железная дорога выполняет в полном объеме, приводя в доказательство впечатляющие цифры собственных инвестиций. За последние три года РЖД уже истратило на развитие инфраструктуры припортовых путей \$5 млрд, а на ближайшие восемь лет запланировало более \$25 млрд (см. график). Аналогичных действий железнодорожники ждут со стороны портовых операторов.

Однако технология выгрузки вагонов на терминалы крайне специфична для разных видов грузов, и проблема расширения пропускной способности в каждом конкретном порту выглядит по-разному. Например, транспортная группа FESCO (Дальневосточное морское пароходство, ДВМП) осуществляет интермодальную перевозку импортных контейнеров через два дальневосточных порта. «В порту Восточный скорость погрузки составляет около 250 контейнеров в сутки, а в порту Владивосток — всего 150, — сообщил BG замгендиректора ДВМП по контейнерной логистике и интермодальным перевозкам Сергей Костян. — Даже если порт Восточный увеличит этот показатель до суточного объема в 350 контейнеров, в сумме годовая пропускная способность

обоих портов составит не более 180 тыс. 20-футовых контейнеров (TEU). Согласитесь, для загрузки Транссиба это капля в море». В то же время повысить скорость работы железнодорожного фронта достаточно сложно, и простое увеличение линий под погрузку иной раз не дает никакого результата. По словам Сергея Костяна, портовики Восточного увеличили число железнодорожных линий терминала с трех до четырех, однако норма погрузки осталась прежней — те же 250 контейнеров в сутки. Таким образом, проблема расширения пропускной способности портовых терминалов упирается в устаревшую инфраструктуру, модернизация которой не дает существенных результатов. В большинстве случаев проще построить новый терминал, заранее учитывая возможность расширения железнодорожного фронта, чем вкладывать деньги в модернизацию существующих пропускных способностей.

Но есть и масса других причин, сдерживающих обработку грузов на тыловом фронте терминала, которые требуют не инвестиционных, а логистических решений. Одна из них — новые технологические трудности, которые возникли у портовиков с увеличением числа собственников подвижного состава. Если раньше терминал мог грузить в любой свободный вагон (все они принадлежали РЖД), то теперь каждому грузу необходимо найти «свой» вагон, а «чужой» отогнать назад на станцию. «В принципе это логистическая проблема, которую вполне можно решить путем повышения качества планирования обработки грузопотока», — считает Сергей Костян, но добавляет, что без увеличения парка специализированного подвижного состава проблему все равно не решить. По его словам, скорость погрузки того же контейнера на платформу как минимум в два раза выше, чем его погрузка и крепление в полувагонах. По мнению Сергея Костяна, необходима такая тарифная политика, которая могла бы поддерживать перевозку в специализированном подвижном составе. «Сегодня же мы имеем обратную ситуацию: перевозка грузов в неспециализированном подвижном составе обходится дешевле», — говорит замгендиректора ДВМП. Замгендиректора Новой перевозочной компании Сергей Аглицкий считает, что увеличить пропускную способность порта можно несколькими путями. Во-первых, через логистические решения — согласованные действия сторон по отправлению груза, графическому подводу его к припортовой станции, подаче на фронты выгрузки, накоплению судовой партии, подходу танкеров и погрузке судна. Во-вторых, через создание технологических резервов (буфера) по пути развития, резервуарному парку, фронтам погрузки-выгрузки и т. д. «На мой взгляд, второе решение должно применяться, когда резервы первого исчерпаны», — говорит собеседник BG. — В качестве примера удачной логистики можно привести работу Феодосийского порта в 2002–2003 годах, когда объем ежемесячной перевалки сырой нефти, поступающей с четырех пунктов отгрузки РФ, превышал 1 млн т, а железнодорожные составы подходили и уходили с интервалом в несколько часов, а зачастую и минут».



ИВАН ШКОЛЬНИКОВ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА