

транспорт

Транзитные перспективы

ЛОГИСТИКА

(Окончание. Начало на стр. 9)

«Одна из причин того, что транзит из Азии в Европу через дальневосточные порты и Транссиб упал до мизера, — считает господин Каштанов, — отмена в конце 2005 года специального сквозного тарифа на доставку груза по интермодальной схеме». Ставки портовых сборов, а также удорожание в последние годы железнодорожных и стивидорных услуг сделали данный маршрут экономически невыгодным.

Как сообщил начальник исследовательского отдела Корейского транспортного института (КОТИ) Янг Ин Квон, чтобы отправить 20-футовый контейнер из Пусана в Финляндию окружным морским путем, придется в среднем заплатить \$2100, а отправка его транзитом через российскую территорию только до Москвы встанет в \$4350. В конце прошлого года доставка 40-футового контейнера из Японии в Санкт-Петербург морем обходилась в \$5300, а по смешанному маршруту (море + суша) с использованием Транссиба — \$6800. С начала 2009 года разрыв в стоимости транспортировки стал еще больше. При фактически оставшейся на том же уровне цене доставки 40-футового контейнера морским путем стоимость интермодальной перевозки Япония — Санкт-Петербург возросла до \$11 тыс.

Собственно российские транспортные компании привлекают иностранных клиентов главным образом скоростью доставки груза по



Привлечение 7–8% транзита из стран Северо-Восточной Азии приносило бы экономике Приморья \$10–15 млрд в год

сокращенному пути. Так, в феврале–марте 2009 года стартовал проект ОАО РЖД «Транссиб за семь суток». В ходе эксперимента опытные контейнерные поезда преодолели расстояние Владивосток — Москва за неделю. В частности, в границах Дальневосточной магистрали маршрутная скорость экспериментального состава до-

стигла 1018 км/сутки, тогда как в целом по сети дорог она не превышает 900 км/сутки. В РЖД заявляют, что могут ввести специально разработанный график движения такого поезда на постоянной основе. Оптимизируют свою работу за счет инновационных решений и стивидоров. Так, в июне «Восточная стивидорная компа-

ния» интегрировала программное обеспечение SOLVO, что позволило ей повысить скорость обработки контейнеров, рациональнее использовать технику на терминале. Аналогичную работу сегодня проводят и ВКТ. Совместно с южнокорейской стороной идет развитие и контейнерного терминала

в Находкинском морском рыбном порту (НМРП). Заместитель директора исследовательского департамента Экономического института по изучению Северо-Восточной Азии (ЕРНА) Арай Хирофуми сообщил, что южнокорейская сторона хочет наладить экспорт продукции из порта Пусан в Китай через Приморский край. Для этого совмест-

но с «Дальневосточной транспортной группой» идет создание в Находкинском рыбпорту, контролируемом ДВТТ, специализированного терминала, также планируется построить контейнерный склад в Суйфэньхэ, впрочем, параметры этого проекта пока не обозначены.

Однако, отмечает господин Хирофуми, зачастую груз стоит на российской границе в ожидании прохождения пограничного, таможенного, санитарного контроля столь долго, что это сводит на нет всю привлекательность транзита через территорию России, как более короткого транспортного плеча. Он привел пример неудачного эксперимента, когда китайские предприятия отправили 12 контейнеров с северо-востока на юг КНР по маршруту Муданьцзян — Владивосток — Шанхай. «Расстояние перевозок сократилось на 700 км, с этой точки зрения опыт оказался успешным. Между тем на железнодорожной пограничной станции Продеково груз простоял семь суток, и общее время доставки составило 23 дня. Это не позволило довести данную транспортную схему до практического применения», — сказал Арай Хирофуми. Кстати, если бы проект состоялся, то транзитники Приморья получили бы порядка 10 тыс. транзитных контейнеров в год. Пока что грузы с промшленных предприятий Муданьцзяна на юг страны китайцы возят традиционным путем: по перегруженному внутренним магистралям до ближайшего порта Далянь, а далее судами.

Начальник отдела развития судоходства «Дальневосточного НИИ морского флота» Михаил Холоса соглашается, что на выбор грузовладельцем того или иного маршрута большее влияние оказывает именно режим таможенного оформления. А гендиректор транспортно-экспедиционной компании «Владивостокнештранс» Татьяна Конко считает, что для упрощения процедуры пограничного, таможенного и прочего досмотра необходимо изменение законодательства. По ее словам, нужен закон о транзите, и Ассоциацией российских экспедиторов уже предложен проект документа правительству РФ. Кроме того, добавляет менеджер, начинать транзитные перевозки заинтересованным сторонам нужно со знакомства с действующими порядками на территории, через которую будет осуществляться транзит.

«Мы провели очень много переговоров, объясняли партнерам из Китая, какие действуют таможенные правила, какие нужны документы, однако на момент осуществления перевозок этих бумаг не было. Поэтому просто по Продеково главным образом и возникли из-за некорректного оформления документов», — пояснила Татьяна Конко.

Географическое расположение и наличие в Приморье инфраструктуры — международных транспортных коридоров «Приморье-1» (Суйфэньхэ — Продеково — порт Владивосток/Восточный — порты юга Китая) и «Приморье-2» (Хуньчунь — Краскино — порт Зарубино — порты АТР) — дает региону возможности

в обслуживании транзита из Южной Кореи, Японии и Китая. Как отметил руководитель департамента промышленности и транспорта Приморского края Игорь Хрушев, по оценкам специалистов, суммарный контейнерооборот стран Северо-Восточной Азии — порядка 150 млн TEU в год. Емкость рынка контейнерных перевозок в прилегающих к Приморью территориях соседних стран — 40 млн TEU. «Но сегодня нас не видно в этом обороте — на нашу транспортную систему приходится меньше 1% от данного грузопотока. Чтобы мы стали заметны, необходимо взять 3–4% этой работы, а для того, чтобы основательно войти в этот рынок — 7–8%. Экономика Приморья могла бы получать от \$10 до \$15 млрд», — заявил Игорь Хрушев.

«Но давно и с получением господдержки нужна и координация действий всех участников процесса: экспедиторов, железнодорожников, таможи, портовиков», — говорит Татьяна Конко. Для этого предлагается на основе региональной транспортной логистической системы создать два терминала — на Владивостокском узле и в районе портов Находка и Восточный — которые управляли бы транзитным грузопотоком, устраняли трудности при продвижении груза. «Эти логистические центры в целом создадут условия для интеграции транспортных компаний и портов Приморья в инфраструктуру трансасиатского региона», — считает гендиректор «Владивостокнештранса».

Игорь Михайлов

Поддержка экономии

ИНВЕСТИЦИИ

(Окончание. Начало на стр. 9)

С другой стороны, начавшийся в прошлом году экономический кризис не только серьезно ограничил финансовые возможности ОАО РЖД, частных операторов и государства, но и существенно изменил ситуацию в отрасли — грузооборот железных дорог в первом квартале 2009 года упал на 27%, резко снизив нагрузку на инфраструктуру и потребность в подвижном составе.

Когда прошлой осенью стал очевиден кризис банковской системы, первым, о чем заговорила промышленность, было снижение инвестпрограмм, для финансирования которых необходимы длинные и дешевые деньги. Даже ОАО РЖД, которое до сих пор считалось первоклассным заемщиком и привлекало средства на лучших на рынке условиях, почти сразу столкнулось с невозможностью получения даже небольших коротких кредитов. Ставки по займам росли, в том числе задним числом.

В начале сентября совет директоров ОАО РЖД одобрил программу еврообонд на \$7 млрд, до конца 2008 года монополия собиралась разместить \$1–2 млрд. К середине сентября были подготовлены все документы, планировалось начать road show. Но уже в конце сентября руководство компании, после переговоров с западными банкирами, приняло решение отложить программу на неопределенный срок. «Рынок дешевых западных займов закрылся», — говорил президент ОАО РЖД Владимир Якунин. — Накрылась не только для ОАО РЖД — для всех. Я разговаривал со своими коллегами, российскими и западными бизнесменами, у всех одно и то же. Ряд крупных банков вообще опустошили все корреспондентские счета, перевели деньги в центробанки своих стран.

Российские банки сегодня соглашаются давать деньги в лучшем случае на год под 14–15%.

Кризисное сокращение

Ставки подобного уровня в то время казались за пределами возможного. Но пройдет несколько месяцев, и даже под такие проценты найти деньги будет очень сложно. Называвшееся тогда Владимиром Якуниным сокращение инвестпрограммы на 10–15% было сенсационной цифрой. К концу года о ней будут вспоминать с ностальгической улыбкой. Тем не менее еще в середине ноября инвестиции в железнодорожный транспорт планировалось снизить минимально. На заседании правительства была утверждена инвестпрограмма ОАО РЖД в размере 434,2 млрд руб., то есть практически без сокращения по сравнению с первоначальным планом (в 2008 году инвестиции монополии составили 388 млрд руб.).

В информационном сообщении к заседанию правительства говорилось: «Учитывая состояние финансовых рынков, ОАО РЖД сможет обеспечить привлечение на рынок капитала только 52,4 млрд руб., а 100 млрд руб. предполагается привлечь за счет государственной поддержки путем выпуска инфраструктурных облигаций. Проект инвестиционного бюджета ОАО РЖД на 2009–2011 годы построен на базе утвержденного советом директоров бюджета на 2008–2010 годы с учетом уточнения показателей

финансового плана, структурных изменений в компании и влияния прогнозируемых негативных последствий ситуации на финансовых рынках». На 2010 год этот проект предполагал вложения в размер 536 млрд руб., на 2011-й — 624,3 млрд руб. В то же время четко были оговорены только источники средств на олимпийские проекты — кроме допindexации тарифов это средства, которые государство решило внести в уставный капитал ОАО РЖД.

Однако предпосылки и прогнозы, на которых была основана утвержденная инвестпрограмма, уже через несколько недель после заседания правительства ушли в прошлое: с одной стороны, стали резко падать перевозки, с другой — правительство решило ограничить рост железнодорожных тарифов — 8% вместо 14%. И если потери от сдерживания тарифов государство пообещало ОАО РЖД компенсировать (50 млрд руб.), то снижение доходов от падения перевозок заставило монополию скорректировать инвестпрограмму.

Уже в середине декабря совет директоров монополии снизил объем инвестпрограммы до 252,4 млрд руб. Именно столько, по расчетам руководства ОАО РЖД, компания могла обеспечить за счет собственных средств и уже одобренных госвысложений в олимпийские объекты. Еще 100 млрд руб. монополия рассчитывала получить в виде помощи от государства.

Дополнительной компенсации ОАО РЖД не дождалось, зато к апрелю скорректированную инвестпрограмму еще не только — почти до 250 млрд руб. Но и эта цифра неокончательная. Инвестпрограмма будет реализована, если падение перевозок по итогам 2009 года не превысит 19%. Но пока реальность оказывается хуже прогнозов. Если в ближайшее время базовым станет сейчас резервный сценарий снижения перевозок на 27%, инвестпрограмма придется сократить еще на 40 млрд руб.

Кроме того, монополия пересмотрела в сторону увеличения прогноз убытков на 2009 год — даже при падении перевозок на 19%. Получилось, что для выхода даже на небольшую бумажную прибыль и при сокращенной инвестпрограмме ОАО РЖД необходима дотация из бюджета еще на 30 млрд руб.

Главные пострадавшие

В рамках новой инвестпрограммы были урезаны, по сути, вдвое почти все статьи расходов (см. таблицу), кроме трат на олимпийские проекты. Одно из самых существенных сокращений — вложения в подвижной состав. Ведь сократились не только инвестпрограмма ОАО РЖД, но и планы по закупкам вагонов его дочерними обществами.

Так, Первая грузовая компания до кризиса собиралась приобрести в 2008 году 31 тыс. вагонов, а в результате купит только 8,8 тыс. вагонов. Но и по этому заказу нет окончательной ясности, так как переговоры с «Уральвагонзаводом» по поводу цены на вагон в начале года зашли в тупик. В результате предприятие, основную часть бизнеса которого обеспечивает выпуск полувагонов, несколько раз останавливалось, персонал отправляли в отпуск. В середине апреля ситуация разрешилась неожиданным образом — был уволен гендиректор «Уральвагонзавода» Николай Матвей, который постоянно конфликтовал с ОАО РЖД.

Возглавил завод выходец из газовой отрасли Олег Сиенко. По неофициальной информации, это назначение согласовывалось с президентом ОАО РЖД Владимиром Якуниным, так что теперь в переговорах сторон можно ожидать прогресса.

Но облегчение напряженности вокруг крупнейшего в России производителя вагонов не решает всех проблем отрасли. Еще в середине января государство призвало системные кризиса в железнодорожном машиностроении. «Есть подтверждения на закупку в 2009 году 19,8 тыс. вагонов», — говорил заместитель главы Минпромторга Денис Мантуров. — Но чтобы бы сохранили прежний темп и нынешние мощности, необходим минимальный объем около 40 тыс. вагонов». Ситуация может оказаться еще хуже. Холдинг ОАО РЖД в рамках сокращенной инвестпрограммы должен приобрести 9,2 тыс. вагонов. Найти покупателей еще 10,6 тыс. вагонов Business Guide не удалось.

Так, в крупнейшем частном операторе Globaltrans говорят, что 2008 году увеличили парк подвижного состава в собственности более чем на 6 тыс. единиц. «Мы построили более 2 тыс. новых вагонов, в основном это универсальные полувагоны, и приобрели две лизинговые компании, владеющие около 4 тыс. цистерн», — поясняют в компании. — Таким образом, по итогам 2008 года нам удалось выполнить инвестиционную программу 2008–2009 годов. Поэтому пока дальнейших закупок в 2009 году мы не планируем». Общий объем инвестпрограммы Globaltrans составил \$165 млн.

В «Балттранссервисе», который, как и Globaltrans, входит в группу «Н-Транс», также говорят, что на данный момент закупать подвижной состав не планируют. «Единственным инвестиционным проектом у компании остается приобретенное в 2008 году у ОАО РЖД вагономремонтное депо в городе Иваново, где продолжается реконструкция и модернизация», — отмечают в компании.

Руководство «Евросиба» еще в начале февраля констатировало, что в 2009 году инвестпрограмма компании уменьшится на 90% (в 2008 году она составила \$200 млн).

В «Дальневосточной транспортной группе» (ДВТТ) уверяют, что «ни от каких проектов не отказываются». Компания — единственная из числа частных операторов — вошла в список российских системообразующих предприятий. Но она все равно не может найти финансирования на реализацию контракта по приобретению у «Алтайвагонзавода» 5 тыс. полувагонов, необходимых ДВТТ для реализации уже заключенных контрактов на перевозку угля. Компания обратилась к государству за гарантиями на 5 млрд руб., но до сих пор не получила их. Если дело не сдвинется с мертвой точки, признает глава совета директоров ДВТТ Раиса Паршина, от контрактов на перевозку угля придется отказываться.

Государство предприняло только одну попытку взять под контроль ситуацию с инвестициями железнодорожников, обнародовав предложение внести дополнительные средства в капитал ОАО РЖД и ПКК для целевой траты на покупку новых вагонов. Однако обсуждение этого проекта так и не сдвинулось с мертвой точки. Единственное, чего удалось добиться руководству ОАО РЖД лично от премьера Владимира Путина, — обещания выделить дополнительно 3 млрд руб. на закупку пассажирских вагонов у Тверского вагоностроительного завода. Но дальше бороться за заказы машиностроителям, похоже, придется фактически в одиночку — в условиях падающего рынка ни ОАО РЖД, ни частные операторы не испытывают по-настоящему острой нехватки подвижного состава, хотя и продолжают говорить о высоком износе парка.

Рената Ямбаева

ИЗМЕНЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ ОАО РЖД, МЛРД РУБ.			ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЕМА ЗАКУПОК ОАО РЖД ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ЕД.		
	ВАРИАНТ НОЯБРЕЯ 2008 ГОДА	ТЕКУЩИЙ ВАРИАНТ	ВАРИАНТ НОЯБРЕЯ 2008 ГОДА	ТЕКУЩИЙ ВАРИАНТ	
ОЛИМПИЙСКИЕ ПРОЕКТЫ	45,6	45,6	ЛОКОМОТИВЫ	854	345
ПРОПУСКНЫЕ СПОСОБНОСТИ	91,2	53,7	ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ДИЗЕЛЬПОЕЗДА АВАТОМТРАНСИСС	887	612
БЫТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО	95,5	51,2	ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ	1193	781
ДРУГИЕ	25,3	8,6	ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ*	9300	8200
ИНФРАСТРУКТУРА И ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	175,7	93,2			

* С УЧЕТОМ ДОЧЕРНИХ КОМПАНИЙ ОАО РЖД



Коммерсантъ® в лучших местах города

Читайте «Коммерсантъ» каждый день в кофейнях, ресторанах, гостиницах и бизнес-центрах!

Хабаровск

- «Теплан Яки», суши-бар, ул. Муравьева-Амурского, 11; тел. 32-47-63
- «Бирхаус», ресторан, ул. Муравьева-Амурского, 9; тел. 62-99-99, 42-31-45
- «Эль Ранчо», ресторан, ул. Запарина, 85; тел. 62-40-46, 30-25-93
- «R-CAFE», кафе, ул. Пушкина, 52; тел. 61-02-33
- «Кабачок», ул. Запарина, 84; тел. 60-03-77, 42-31-84
- «Хабаровск-Сити», бутик-отель, тел. 45-42-22
- «Хабаровск-Сити», кафе-бар, ул. Истомина, 64; тел. 79-95-77
- «Саквожай», кафе, ул. Комсомольская, 87; тел. 31-48-21
- Full Time, cafe-club, ул. Истомина, 49; тел. 31-16-98.

- «Дальний Восток», кофейня, ул. Муравьева-Амурского, 18; тел. 31-35-30.
- «Ирландский бар», бар, ул. Запарина, 8, тел. 21-99-39.
- «Парус», бизнес-центр, ул. Шевченко, 5; тел. 64-95-10, 32-76-09.
- «Веранда», кафе, ул. Тургенева, 46, 5-й этаж; тел. 41-57-41.
- «Рафинато», ресторан, ул. Ленинградская, 28, КРК «Цепелин»; тел. 38-17-29, 38-18-59.
- «Али-отель», отель, ул. Мухоморова, 17; тел. 21-78-88.
- «Сапоро», гостиница, ул. Комсомольская, 79; тел. 30-42-90, 30-67-45.
- «Arirang», гостиница, пер. Свободный, 11; тел. 57-77-77, 57-55-55.

- «Крэпэри», кафе, ул. Ленина, 23; тел. 31-62-30.
- «Апарт-отель „Мар-Кюель“», гостиница, пер. Дзержинского, 3а; тел. 21-68-08, 21-67-17, 22-18-87.
- Dorinbar, спорт-бар, пер. Арсеньева, 4; тел. 42-07-49, 42-07-50
- «Coffee», кофейня, ул. Карла Маркса, 43; тел. 32-54-46 и ул. Комсомольская, 64; тел. 21-46-46
- «Мужской разговор», кафе, ул. Демьяна Бедного, 27; тел. 203-205, 8-914-770-17-96.
- «Марракеш», ресторан, ул. Ленинградская, 18; тел. 38-17-68, 38-17-69.
- «Гараж», бар, ул. Волочаевская, 15; тел. 31-91-45, 45-67-67
- «Шериф», кафе, ул. Карла Маркса, 107е, тел. 70-12-68

Владивосток

- «Хохлома», кафе, ул. Прапорщика Комарова, 12; тел. 400-930.
- Presto, кофейня, ул. Светланская, 15; тел. 26-63-86.
- Phone Club, кафе, ул. Павленко, 6; тел. 40-44-47.
- «Эльзас», кафе, пр. 100 лет Владивостоку, д. 57, ТЦ Максим, 1-й этаж, тел. 33-22-31.
- «Влад Мотор Инн», ресторан, ул. Фокина, д. 9, стр. 1-8, тел. 22-08-83.
- «Бель Базар», кофейня, ул. 1-я Морская, б/25, тел. 302-115
- «Формат», кафе, пр. Острякова, 13, оф. 11, тел. 44-82-66
- «Вереск», мужской салон красоты, ул. Семеновская, 23, тел. 22-05-25