

# Роль морских портов в системе контейнерных перевозок России

С. С. ШАВЗИС, канд. техн. наук, вице-президент ООО «Холдинг «Стратег»



**Сокращение транспортных издержек при перевозках внешнеэкономических грузов — необходимое условие для повышения конкурентоспособности российских предприятий. Одним из наиболее эффективных мероприятий в этой связи является контейнеризация перевозок экспортно-импортных грузов. Особую роль в построении системы контейнерных перевозок в России выполняют контейнерные порты. От их сегодняшней позиции зависит будущее контейнерных перевозок в стране.**

По планам инвесторов, к 2010 году перерабатывающая способность российских контейнерных портов может возрасти до 7 млн TEU в год. Однако увеличение пропускной способности контейнерных причалов является только одним элементом системы контейнерных перевозок в России. Нет сомнения, что мощности контейнерных портов будут востребованы. Но непонятно, какой будет технология переработки контейнеров в припортовых транспортных узлах, какая технология будет выбрана для построения системы контейнерных перевозок в стране. Устойчивость работы контейнерных портов, а значит и успех инвестиционных проектов, во многом зависит от технологических принципов взаимодействия портов и сухопутных перевозчиков. Определение этих принципов сегодня является сложнейшей задачей в связи с продолжающимся реформированием ОАО «РЖД», самостоятельной позицией ОАО «Трансконтейнер» как крупнейшего контейнерного оператора страны, отсутствием какого-либо централизованного планирования деятельности автотранспорта. Презентации инвестиционных проектов, связанных с развитием существующих и строительством новых контейнерных портов, позволяют сделать вывод, что вопрос технологии завоза/вывоза контейнеров в порты в них проработан недостаточно, не отражены способы доставки контейнеров потребителям.

Традиционная схема доставки в Россию импортных товаров из Европы и

стран ЮВА предполагает перевозку товаров до Москвы или Санкт-Петербурга с последующим развозом по всей стране. При этом на направлении Европа — Москва — Западная Сибирь доминируют автомобильные перевозчики. Для обеспечения перевозок в Сибирь и на Дальний Восток ОАО «Трансконтейнер» и другие собственники оборудования со всей страны подтягивают порожние контейнеры к Москве. Для выполнения перевозок экспорта с Урала порожние контейнеры доставляют из Санкт-Петербурга. Затраты на перевозку порожних контейнеров, безусловно, увеличивают стоимость перевозок контейнеров с грузом.

Перспективная схема доставки импортных товаров может быть комбинированной, когда часть товара, предназначенная для центральных районов страны, перевозится по обычному варианту, а часть следует до Урала и затем распределяется на Сибирь и далее. При этом расходы на доставку импорта и порожних контейнеров с Дальнего Востока на Урал значительно сокращаются, а прямые контейнерные перевозки из Европы на Урал дешевле, чем автомобильные. Но, что более важно, на Урале, после выгрузки импорта, практически без дополнительных расходов окажутся контейнеры, готовые к перевозкам экспортного груза во всех направлениях.

Еще два года назад построение такой схемы перевозок было невозможно из-за отсутствия на Урале и в Западной Сибири необходимой транспортно-логистической инфраструктуры. Сейчас ситуация значительно из-

менилась. В Екатеринбурге введены в эксплуатацию склады компаний «Евразия логистик», «Стройкомплект», «УралТрансСпецСтрой» общей площадью более 300 000 кв. м, ОАО «Трансконтейнер» ведет реконструкцию одного из крупнейших контейнерных терминалов на станции Свердловск-Товарный, второй год работает контейнерный терминал ЗАО «Урал-Контейнер», построенный в рамках проекта строительства «Евразийского логистического центра». В Новосибирске реализованы серьезные проекты «Национальной логистической компании», ЗАО «Евросиб» и «Евразия логистик». Крупные логистические компании получили уникальную возможность иметь различные варианты доставки груза по стране.

Предположим, что все сбылось! Объемы экспортно-импортных перевозок достигли прогнозируемых объемов: Северо-Западный морской бассейн — 5 млн TEU в год, Южный морской бассейн — 1 млн TEU в год, Дальневосточный морской бассейн — 1 млн TEU в год. Допустим, что объемы импорта и экспорта (с учетом порожних контейнеров) равны. Это означает, что в порт ежедневно должны прибывать/убывать по 10 000 TEU в каждую сторону. Основные экспортеры/импортеры удалены от СЗМБ и ЮМБ примерно на 8 суток (при скорости железнодорожных контейнерных перевозок около 300 км/сут.), а от ДМБ — на все 20 суток. Поэтому, при условии равномерной работы железнодорожного транспорта, для обслуживания портов потребуется не менее 40 000 платформ. Кроме портов, в стране работает около 80 внутренних терминалов и терминалы на пограничных станциях. С учетом этих объемов потребуется уже не менее 60 000 платформ. Вопрос только в одном — рассчитано ли будущее развитие контейнерных портов на такие объемы, существует ли уже сегодня программа инвестиций контейнерных операторов в наращивание парка платформ, достаточно ли мощностей

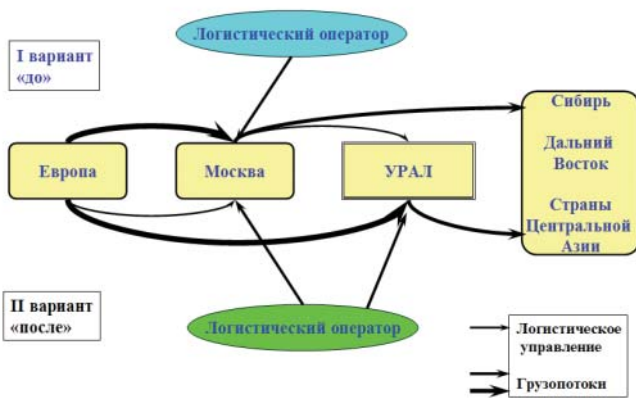


Рис. 1. Варианты организации грузопотоков логистическими операторами

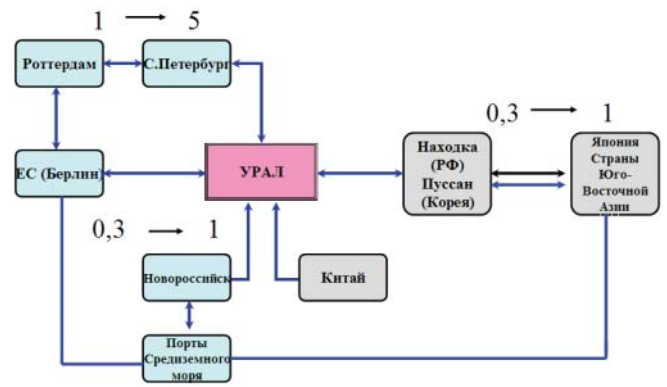


Рис. 2. Перспективная схема грузопотоков 2007–2010 гг. (в млн контейнеров)

региональных контейнерных терминалов?

Конечно, при дефиците в портах железнодорожных ресурсов существуют возможности автомобильного транспорта. Однако необходимо помнить, что один автомобиль вывозит, как правило, не более одного контейнера в день, поэтому огромная нагрузка ляжет на автомобильные дороги вблизи портов. Кроме того, автомобиль обычно выполняет доставку контейнеров по региону на небольшие (до 700 км) расстояния. Поэтому автотранспортом можно вывезти контейнеры на ближайшие к порту контейнерные терминалы для дальнейшей отправки по железной дороге. Это приведет к финансовым потерям из-за выполнения промежуточных перегрузок и дополнительных таможенных процедур. При условии дефицита платформ контейнеры будут доставлены автотранспортом на ближайшие склады для разгрузки. И эти склады сегодня строят в Москве и Санкт-Петербурге очень активно! Самое печальное, что после выгрузки на складе в регионы груз будет отправлен, вероятнее всего, на автомобиле. То есть не будет у крупных логистических и торговых компаний альтернативных схем перевозок, не будет снижения стоимости перевозок для российских экспортеров!

Таким образом, не создавая сегодня согласованных инвестиционных проектов и технологий припортовых транспортных узлов, российские порты могут серьезно изменить облик контейнерного будущего страны в целом!

Использование железнодорожного транспорта в качестве магистрального для перевозки контейнеров, а автомобильного как регионального, является значительным преимуществом кон-

тейнерной системы России по сравнению с Европой. В Роттердаме, задыхаясь от выхлопных газов и не желая далее развивать автомобильные дороги, уже более 5 лет формируют контейнерные поезда до Германии, Италии. Для этого на территории порта была специально построена железнодорожная станция. А у нас при реконструкции портов снимают с причалов железнодорожное путевое развитие, переходя на автотранспорт, не задумываясь об оснащении тылового терминала рельсами.

Инвестиции по созданию инфраструктуры контейнерных перевозок включают средства на строительство подъездных путей в портах и на причалах либо строительство тыловых контейнерных терминалов, оснащенных железнодорожными подъездными путями, приобретение автотранспорта, технологического и магистрального, для доставки контейнеров, либо приобретение железнодорожных платформ. Терминал и платформы нужны при любом варианте. Снимая железнодорожные пути с причалов, порты поощряют операторов контейнерных перевозок приобретать автомобили, при этом современный автопоезд для перевозки одного контейнера стоит около 4 млн рублей, а железнодорожная платформа, перевозящая три контейнера, не более 3 млн рублей. Попытку использовать железнодорожные платформы как технологический транспорт для вывоза контейнеров на тыловой терминал предприняло ЗАО «Евросиб» в Санкт-Петербурге. К сожалению, отсутствие согласованных технологий взаимодействия железнодорожной станции и порта не позволяют оператору использовать все преимущества данной технологии.

Основным преимуществом автомобильного транспорта является скорость доставки. Но у железнодорожников есть прекрасный опыт перевозок контейнеров ускоренными контейнерными поездами. УКП Москва-Товарная-Павелецкая — Свердловск-Сортировочный преодолевает расстояние за 49 часов, а срок доставки за 4 суток «от двери до двери» позволял железнодорожникам выигрывать у автомобилистов грузы таких компаний, как «Проктер энд Гэмбл». УКП Санкт-Петербург-Товарный-Витебский — Свердловск-Сортировочный доставляет на Урал грузы за 62 часа, и в этом поезде с успехом перевозятся табачные изделия и другие традиционно автомобильные грузы. Успешно курсируют поезда, перевозя бумагу и фанеру от производителей, расположенных в разных регионах страны, до предпортовых станций. Но, пожалуй, единственный пример формирования маршрутного поезда из порта — это перевозка автомобильных комплектов компаниями ОАО «Транс-контейнер» и ЗАО «Русская Тройка» из Находки.

Ускоренные поезда следуют со скоростью до 1000 км в сутки, поэтому из тех 60 000 платформ, которые нужны в перспективе, при увеличении объемов перевозок в составе УКП потребовалось бы на 15 000 платформ меньше. Эти средства контейнерные операторы могли бы вложить в развитие региональной части контейнерной инфраструктуры. Но это произойдет только в случае заинтересованности портов в развитии согласованных технологий. Настоящая финансовая ситуация позволяет по-новому оценить стоимость нерациональных решений и исправить перекосы заложенных в инвестиционные проекты решений.