



В.В. СТЕПОВ,
начальник Октябрьской
железнодорожной — филиала
ОАО «РЖД»

Северо-Западный регион России является важнейшим с точки зрения реализации экспортно-импортного потенциала страны. Географически он имеет выходы к двум морским бассейнам — Балтийскому и Северному, которыми страна связана с Западной Европой и другими частями света. При этом производство большей части экспортной продукции и потребление импортной осуществляется в центральных и восточных районах России. Так, основная добыча угля сосредоточена в Кузбассе, нефти — в Центре и Поволжье, производство химической продукции — в Приуралье и Поволжье, металла — в Северо-Западном регионе, на Урале и Юго-Востоке страны. Поэтому первоначально и совершенно объективно возникла потребность доставки экспортно-импортных грузов к находящемуся в более выгодных географических и климатических условиях Балтийскому морскому бассейну. Это стало причиной формирования западного транспортного направления. Во время первой мировой войны, когда Балтийский морской бассейн был блокирован, появилась потребность его обхода, сформировалось северное транспортное направление к Северному морскому бассейну.

В силу огромных масштабов России развитие каждого из этих направлений привело к образованию нескольких параллельных железнодорожных линий, конечными точками которых стали морские порты Балтики и Севера. Главные из них — Санкт-Петербург и един-

ТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С МОРСКИМИ ПОРТАМИ

ственный на северо-западе России глубоководный и незамерзающий порт Мурманск. Важно, что в сложившейся транспортной системе железнодорожные линии и морские порты Северо-Запада стали соседними и последовательно соединенными звеньями. Это означало, что они объективно оказались не конкурентами, а партнерами в перевозочной работе, эффективность которой определяется в первую очередь согласованностью их действий.

Для бесперебойной работы транспортного конвейера Северо-Запада России железная дорога и порты должны слаженно выполнять текущую эксплуатационную работу и скоординированно обеспечивать развитие своей инфраструктуры. Иначе возникнут диспропорции, следствием которых будут простои в работе, омертвление вложенных в инфраструктуру средств, сдерживание объемов

грузовых перевозок и взаимные претензии. В условиях жесткой конкуренции с хорошо оснащенными еще в советское время морскими портами республик Прибалтики, имеющими более выгодные географические условия по сравнению с российскими портами, включая глубину морских подходов и погодный режим, любой недостаток в работе может серьезно ухудшить позиции России на рынке транспортных услуг.

Четкая текущая эксплуатационная работа транспортного конвейера может быть нарушена по ряду причин. Прежде всего, это погодные условия. Морские порты Финского залива Балтийского моря являются замерзающими, и ледовая обстановка существенно влияет на их перерабатывающую способность. Работа портовых кранов ограничена скоростью ветра. Например, краны «Петролеспорта» в Санкт-Петербургском морском

Посещение Президентом России В.В.Путиным нового портового комплекса в Усть-Луге



порту надежно работают при скорости ветра до 10 м/с. Использование несовременных технологий разгрузки вагонов и перегрузочных средств, например грейферов при переработке угля в Мурманском порту, приводит к массовому повреждению вагонов, которые надолго выбывают из эксплуатируемого парка.

В силу различных условий погрузки и длительного следования грузов в адрес портов их физическое состояние претерпевает существенные изменения (слеживание, смерзание), что влияет на длительность перегрузочных работ. Недостаточный уровень организации работы и квалификации работников как порта, так и припортовых железнодорожных станций также негативно влияет на работу. Недостаток информации от транспортников не дает возможности адекватного и оперативного реагирования на сложившуюся ситуацию. В результате на подходах к портам могут образовываться очереди, в которых вагоны используются не по целевому назначению, а фактически как склады на колесах. При большом скоплении составов на промежуточных станциях не остается другого выхода, как выдача конвенционного запрета на отправку грузов в адрес



Участок по работе с контейнерами Санкт-Петербургского морского торгового порта

порта. Наибольшее число конвенционных запретов (10) было объявлено в 2004 г., их общая продолжительность составила 115 дней. Были периоды, когда в «брошенных» поездах ежедневно простаивало более 650 вагонов.

Значительное влияние на перерабатывающую способность порта оказывает его техническая оснащенность. Достаточная мощность складского хозяйства, емкости подъездных путей, наличие теп-

ляков для оттаивания замерзшего груза, возможность проведения перегрузочных работ в крытых помещениях, наличие современных перегрузочных средств (вагоноопрокидывателей, эстакад) значительно уменьшают зависимость от погодных условий, повреждаемость парка вагонов, ускоряют процессы перегрузки и в конечном счете повышают эффективность, стабильность и устойчивость работы порта и железной дороги.

Генеральный план порта Усть-Луга





Северный парк станции Лужская

Оперативное управление перевозочным процессом в настоящее время разорвано на части по видам транспорта, выполняющим отдельные этапы перевозки. Каждый участник процесса перевозки с использованием нескольких видов транспорта преследует свои интересы, не согласовывая действия со смежниками. Пока отсутствует организация перевозки в интересах грузовладельца с наименьшими затратами и с оптимальной выгодой для всех ее участников. В связи с этим для совместного решения спорных вопросов и взаимоувязки работы железной дороги и порта необходимо «третье лицо».

Неоднократно предпринимались попытки увязки текущей эксплуатационной работы железной дороги и портов на договорной основе. В заключенных на сегодняшний день договорах отражены взаимные обязательства, ответственность сторон и штрафные санкции при их невыполнении. Любая подборка вагонов, выходящая за рамки установленной системы организации вагонопотоков по просьбе смежных участников транспортного процесса, должна оплачиваться заказчиками, так как этот вид работы является дополнительной услугой, которая ложится на железнодорожный транспорт эксплуатационными затратами. Однако отсутствие правовой законодательной основы практически исключает

финансовую ответственность партнеров. Следует констатировать, что создание нормативно-правовой базы и четкого порядка взаимоотношений железнодорожников, портовиков и грузовладельцев необходимо. Требуется сформулировать основные типовые обязательства сторон, достаточные для того, чтобы регулировать их отношения, а также ответственность и санкции для всех участников.

Между тем системное и экономическое решение этой проблемы хорошо известно. Это создание логистических центров. Однако попытки их формирования внутри железной дороги или порта малоэффективны, поскольку в этом случае центры остаются элементами собственных управленческих структур разных звеньев транспортного конвейера и не могут играть роль «третьего лица». Например, дорожный логистический центр не может принимать беспристрастные решения, так как интересы железной дороги будут оставаться для него главными. К тому же он не может регулировать отгрузку грузов в зависимости от выгрузочных возможностей порта.

Логистический центр должен стоять над управляющими структурами железной дороги и порта и выполнять делегированные обоими участниками транспортного процесса управляющие функции по координации их работы. Более

того, необходимо создание вертикали управления всей логистической цепочкой. Такая независимая управленческая структура должна взаимодействовать по договорам со всеми участниками перевозки: заводом-изготовителем (грузоотправителем), экспедитором (трейдером - владельцем груза), железной дорогой, портом, агентскими фирмами, представляющими интересы судовладельцев в регионе. Это обеспечит повышение эффективности организации грузопотоков, рационализацию взаимодействия различных уровней управления и видов транспорта, снижение транспортных издержек.

Первым шагом в создании локального независимого логистического центра на стыке работы железной дороги и порта является проект организации совместного предприятия ОАО «РЖД» и ОАО «Компания Усть-Луга», которое будет заниматься обеспечением максимальной оперативности обработки грузов, следующих в адрес морского порта Усть-Луга, минимизировать простои вагонов. Рассматривается вариант равного участия партнеров в уставном капитале совместного предприятия: со стороны ОАО «РЖД» - денежные средства или локомотивы, со стороны ОАО «Компания Усть-Луга» - портовые железнодорожные пути. Альянс железнодорожников и портовиков должен давать прибыль уже с первого года своего существования при внедрении единого механизма взаиморасчетов. Причем эффективность совместного предприятия должна возрастать с увеличением объема перерабатываемых грузов за счет проведения дифференцированной тарифной политики и экономии на издержках при централизованном менеджменте - диспетчерском управлении операциями по подаче и уборке вагонов между портовой станцией Лужская и терминалами порта, а также движением поездов в портовой зоне. Кроме того, важнейшую роль совместное предприятие должно сыграть в едином технологическом и диспетчерском управлении развитием транспортной инфраструктуры смежников.

Сбалансированное развитие инфраструктуры железной дороги и портов является еще более сложной проблемой, чем согласованное выполнение текущей эксплуатационной работы, так как оно связано со значительными инвестициями и занимает довольно длительное время. Примерами сбалансированного развития портовой и железнодорожной инфраструктуры являются параллельное строительство, во-первых, нефтяного распределительно-перевалочного комплекса порта Высоцк и усиление прилегающих к нему железнодорожных подходов (строительство соединительного пути Верхне-Черкасово – Попово, припортовой станции Пихтовая и электрификация участка Верхне-Черкасово – Пихтовая), во-вторых, строительство угольного терминала порта Усть-Луга, оборудованного новейшими вагоноопрокидывателями и трансбордерными тележками для уборки порожних вагонов, и развитие ближних к порту железнодорожных подходов (соединительный путь на терминал, два парка припортовой станции Лужская, железнодорожный путь в обход станции Котлы для исключения углового заезда со сменой направления движения).

Необходимость повышения перерабатывающей мощности портов и провозной способности железной дороги обусловлена ростом в последние годы и дальнейшим увеличением грузопотоков в адрес портов (см. таблицу). Так, за последние три года перевалка грузов в морских портах, находящихся в зоне действия Октябрьской железной дороги, возросла в 1,5 раза. По прогнозам специалистов института «Гипротранстэи» объем перевозок железнодорожным транспортом в адрес портов Северо-Западного региона вырастет в 2010 г. по сравнению с 2005 г. в 1,9 раза, в 2015 г. – в 2,4 раза и в 2020 г. – в 2,8 раза. Следует отметить, что существуют и более оптимистичные прогнозы, согласно которым в ближайшей перспективе Северо-Западный регион может стать одним из самых быстроразвивающихся в стране в части возрастания грузоперевозок.

Анализ прогнозируемых грузо-

Экспортно-импортные грузопотоки в морские порты Северо-Западного бассейна в зоне действия Октябрьской железной дороги, млн. т в год

Морской бассейн	Морской порт	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2010 г.	2015 г.	2020 г.
Балтийский	Санкт-Петербург	17,6	23,2	24,8	34,2	38,5	41,6
	Усть-Луга	0,3	0,6	0,6	17	25	35
	Высоцк	2,4	5,2	10,4	16,0	16,0	16,0
	Приморск	0	0	0	8,2	15,2	24,5
	Выборг	0,9	1,3	0,7	1,2	1,4	1,4
Северный	Мурманск	10,0	16,8	18,3	26,8	35,8	36,0
	Кандалакша	0,9	0,4	0,3	2,2	2,2	2,2
	Витино	5,8	3,6	1,9	2,0	2,0	1,4
Всего		37,9	51,1	56,9	109,0	137,6	159,7

потоков и существующей железнодорожной инфраструктуры позволяет наметить пути ее усиления. Основными железнодорожными линиями северного направления в рамках Октябрьской железной дороги до настоящего времени считались Волховстрой – Беломорск – Мурманск и Маленьга – Беломорск – Мурманск. Однако на сегодняшний день пропускная способность участка Маленьга – Беломорск полностью исчерпана, а дальнейшее ее увеличение из-за сложных геологических условий признано экономически нецелесообразным. Поэтому остается вариант развития северного железнодорожного направления Волховстрой – Беломорск – Мурманск. В 2005 г. с переводом участка Свирь – Медвежья Гора с тепловой на электрическую тягу завершена полная электрификация линии.

Завершение электрификации северного направления позволило

повысить качество эксплуатации, улучшить экологическую ситуацию. Более того, увеличилось локомотивное плечо, обслуживаемое электровозами депо Кандалакша, высвободились для другой работы магистральные тепловозы, приписанные к Петрозаводскому локомотивному депо, увеличились средний вес поезда, среднесуточный пробег локомотива, участковая скорость движения. Экономический эффект составил 380 млн. руб. в год.

Электрификация северного хода способствует экономическому развитию всего Карельского региона. Для обслуживания тяговых подстанций, районов контактной сети и станции Свирь создано свыше 500 рабочих мест. Карельские поселки, расположенные вдоль магистрали, получили более надежное электроснабжение. Помимо экономической эффективности и технической целесообразности, пе-

Вагоноопрокидыватель в порту Усть-Луга





Обновленная станция Свирь

ревод движения на электрическую тягу создал благоприятные предпосылки для улучшения экологической обстановки в регионе прежде всего за счет исключения выбросов в атмосферу вредных веществ отработанных газов дизельных магистральных тепловозов.

Дальнейшее наращивание пропускной способности этой линии потребует строительства вторых путей общей протяженностью более 200 км, удлинения приемо-отправочных путей 22 промежуточных станций и реконструкции Мурманского железнодорожного узла. Для обеспечения работы узла и морского порта будут задействованы прилегающие станции Выходной, Кола, Мурмаши, которые, по существу, станут припортовыми и возьмут на себя часть работы, выполняемой сегодня на станции Мурманск. Принято решение о переводе на станцию Выходной сортировочной работы. Для этого необходимо построить на ней сортировочный парк.

Кроме того, правительством Мурманской области и заинтересованными компаниями прорабатывается вопрос о размещении на левом берегу Кольского залива нефтяного и угольного терминалов. Для обеспечения к ним железнодорожного подхода требуется реконструкция станции Выходной, законсервированной в настоящее время перегона Выходной – блокпост 9-й километр и строительство новой железнодорожной линии Мурмаши – Лавна протяженнос-

тью 29 км с мостовым переходом через реку Тулома.

На главном ходу долгое время основной железнодорожной линией в пределах Октябрьской дороги считалась магистраль Москва – Санкт-Петербург. Однако на сегодняшний день она специализируется в основном на пассажирских перевозках. Роль же главной грузовой линии западного направления перешла к магистрали Кошта – Волховстрой – Санкт-Петербург. В настоящее время размер движения по ней составляет более 60 пар поездов в сутки. Однако дальнейший рост грузопотока сдерживается дефицитом ее пропускной способности прежде всего в железнодорожных узлах Бабаево и Волховстрой. Устранение дефицита пропускной способности может быть достигнуто за счет строительства нового приемо-отправочного парка на станции Бабаево и дополнительного железнодорожного пути в обход Волховстроевского узла. Дальнейший прирост грузопотока на этом направлении целесообразно обеспечивать на основе развития параллельной железнодорожной линии Сонково – Мга путем строительства второго пути, открытия дополнительных развязок и усиления Мгинского железнодорожного узла. Со станции Мга грузопоток в адрес морских портов Финского залива разделяется на три рукава: центральный – в порт Санкт-Петербург, северный – в порты северного побережья за-

лива (Выборг, Высоцк, Приморск) и южный – в порт Усть-Луга. Каждая из этих железнодорожных линий также нуждается в дальнейшем развитии.

Для усиления подхода к Санкт-Петербургскому порту планируется реконструкция припортовой станции Автово и электрификация участка Предпортовая – Автово. Существуют значительные резервы и для повышения пропускной способности станции Новый Порт, которая на текущий момент сдерживается неравномерностью поступления грузов, искусственным накоплением порожнего подвижного состава из-за разной длины составов по прибытию и отправлению, а также отсутствием технических устройств для расформирования разборочных поездов. Устранение этих недостатков позволит в 1,5 раза увеличить перерабатывающую способность станции с 600 до 800-1000 вагонов в сутки.

Для развития подхода к порту Усть-Луга необходимо полномасштабное строительство припортовой станции Лужская и комплексная реконструкция железнодорожного подхода к ней Мга – Гатчина – Веймарн – Лужская.

Станция Лужская согласно проекту будет иметь пять парков: парк приема, отправления, сортировочно-отправочный и два транзитно-выставочных. В настоящее время идет строительство транзитно-выставочных парков Северный для обслуживания терминалов порта для перевалки угля, минеральных удобрений и генеральных грузов, а также для обслуживания контейнерного и паромного терминалов.

Проект реконструкции участка Мга – Гатчина – Веймарн – Лужская включает строительство вторых путей, электрификацию участка Гатчина – Веймарн – Лужская, удлинение приемо-отправочных путей на пяти промежуточных станциях, ввод девяти тяговых подстанций, модернизацию устройств сигнализации, централизации и блокировки, а также строительство тепловодной развязки на станции Мга. ОАО «РЖД» поддерживает развитие перегрузочных мощностей порта и оперативно реагирует на изменение ситуации. Так, для повышения перерабатывающей способности порта с 0,6 до 5-6

млн. т грузов в год руководством компании принято решение об увеличении в 2006 г. инвестиций в усиление железнодорожных подходов к порту Усть-Луга почти в 2,5 раза.

Для дальнейшего развития железнодорожных подходов к портам северного побережья Финского залива необходимо решить вопросы по переносу грузового движения со скоростного участка Санкт-Петербург – Выборг на параллельное направление и усилению линии Выборг – Попово – Высоцк, Приморск. Необходимость выноса грузового движения с направления Санкт-Петербург – Выборг диктуется ближнесрочными правительственными планами реализации на этом направлении скоростного движения международных пассажирских поездов сообщением Санкт-Петербург – Хельсинки. Проект имеет государственный статус, однако для ОАО «РЖД» является убыточным. Поэтому в ноябре 2005 г. президентом компании В.И.Якуниным он был включен в число пяти проектов государственного значения с предложением его финансирования из стабилизационного фонда в объеме 43 млрд. руб.

Суммарные потребные инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры на период до 2020 г. для обеспечения прогнозируемого роста грузопотока в адрес морских портов северо-запада по оценкам специалистов Гипротрансти и Ленгипротранса составляют 384 млрд. руб. ОАО «Российские железные дороги» предпринимает все необходимые меры для развития магистральных железнодорожных направлений на подходах к морским портам. Однако, следует подчеркнуть, что инвестирование собственных средств компании в развитие железнодорожной инфраструктуры во избежание омертвления капитала должно быть подкреплено абсолютными гарантиями других участников перевозочного процесса по реализации заявляемых на перспективу объемов перевозок.

Такие гарантии могут быть обеспечены в различных вариантах. Как минимум необходимо получение согласования решений о строительстве новых портовых мощностей



Станция Пихтовая

или о развитии существующих при доставке грузов по железной дороге с Федеральным Агентством железнодорожного транспорта в лице его Северо-Западного территориального управления, а дополнительных объемов перевозок – с ОАО «РЖД». Надо отметить, что при принятии таких решений с точки зрения оптимизации железнодорожных перевозок была бы крайне желательной специализация портов по переработке отдельных видов грузов, а не продолжение универсального развития как старейшего и крупнейшего на Балтике российского порта Санкт-Петербург, так и новейшего и наиболее перспективного порта Усть-Луга.

Другим возможным вариантом является заключение долгосрочных контрактов с грузовладельцами на гарантированные объемы перевозок подкладываемые, либо вложение средств заинтересованных отправителей грузов в железнодорожную инфраструктуру под перспективные льготные тарифы, обеспечивающие компенсацию вложенных средств.

Наконец, это может быть предоставление ОАО «РЖД» заемных средств заинтересованным участникам для развития железнодорожной инфраструктуры на срок окупаемости проекта, что будет для железной дороги гарантией выполнения инвестором своих обязательств по перевозке заявленного объема, а для инвестора – возврат займа ОАО «РЖД».

В любом случае для реализации намеченных мероприятий по развитию железнодорожных подходов к морским портам для обеспечения перспективных объемов перевозок компании кроме собственных средств потребуются привлечение других источников финансирования – бюджетных (инвестиционного фонда, средств регионов), а также заинтересованных организаций на основе принципов государственно-частного партнерства на взаимовыгодных условиях.

Примеры такого сотрудничества по развитию ближних железнодорожных подходов к портам уже есть. Так, ОАО «ЛУКОЙЛ» в усиление ближних железнодорожных подходов к нефтяному терминалу порта Высоцк инвестировано 300 млн. руб., ОАО «Тангра-Ойл» участвовало в финансировании работ по открытию развезда Рудный на участке Апатиты – Оленегорск в объеме 30 млн. руб. В настоящее время Октябрьской железной дорогой, ОАО «ЛУКОЙЛ», ОАО «Порт Высоцк» и ООО «Петротранс-Приморск» подписан протокол о намерениях по взаимодействию в развитии железнодорожной инфраструктуры на подходах к морским портам Высоцк и Приморск.

Хочется надеяться, что такие положительные примеры не останутся единичными и войдут в практику согласованной работы железной дороги с морскими портами в Северо-Западном регионе России.

г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ