

РОССИЙСКИЕ ГРУЗЫ – РОССИЙСКИМ ПОРТАМ

Обоснование переключения объемов российских внешнеторговых грузов с портов сопредельных государств на порты России

ЗАДАЧА МИНИМИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОЙ ЗАВИСИМОСТИ РОССИИ ОТ МОРСКИХ ПОРТОВ СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ БАЛТИИ И УКРАИНЫ ПОСТАВЛЕНА БОЛЕЕ ДВАДЦАТИ ЛЕТ НАЗАД. ЗА ЭТОТ ПЕРИОД УДАЛОСЬ ПЕРЕОРИЕНТИРОВАТЬ ЗНАЧИТЕЛЬНУЮ ЧАСТЬ РОССИЙСКИХ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОПОТОКОВ ИЗ ИНОСТРАННЫХ ПОРТОВ В СОБСТВЕННЫЕ ПОРТЫ РОССИИ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, ЕЩЕ ОКОЛО 100 МЛН ТОНН ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ РОССИИ ПРОДОЛЖАЕТ ЕЖЕГОДНО ПРОХОДИТЬ ТРАНЗИТОМ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ СТРАН БАЛТИИ, УКРАИНЫ, ФИНЛЯНДИИ. ИЗ ЭТОГО ТРАНЗИТА 70% ГРУЗОВ ПРИХОДИТСЯ НА ПОРТЫ СТРАН БАЛТИИ.

С. И. БУЯНОВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЗАО «ЦНИИМФ», К.Э.Н.;
А. С. БУЯНОВ, ЗАВЕДУЮЩИЙ ОТДЕЛОМ ЗАО «ЦНИИМФ», К.Э.Н.

По целому ряду грузов (углю, нефтепродуктам, минеральным удобрениям, руде и др.) доля портов сопредельных стран в общем объеме перевалки внешнеторговых грузов России еще достаточно высока, что приводит к упущенной прибыли отечественного портового комплекса и связанных с ним транспортно-логистической и других видов хозяйственной деятельности. (На рисунке 1 представлена динамика объемов перевалки российских внешнеторговых грузов через порты России и сопредельных стран.)

На современном этапе задача переориентации российских грузопотоков из портов сопредельных государств в отечественные порты была поставлена в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденной распоряже-

нием Правительства РФ от 22.11.2008 г. №1734-р, и в «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года», одобренной Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012 г. В этих документах намечено на период до 2030 года сокращение доли сопредельных стран в общем объеме перевалки внешнеторговых грузов России до 5%.

(На рисунке 2 приведена структура объемов транзита грузов по сопредельным странам за 2013 год. На рисунках 3-4 приведена структура объемов транзита грузов по странам Балтии и Украины за 2013 год.)

Актуализации поставленной задачи способствует санкционное давление на Россию со стороны Соединенных Штатов Америки и стран Евросоюза в связи с политическими событиями на юго-востоке Украины и в Крыму.

Первый пакет санкций был введен в действие в марте 2014 года после того, как Россия поддержала одностороннее провозглашение независимости Республики Крым и приняла ее предложение о вхождении в состав России. Затем началось введение секторальных санкций, которое существенно повлияло на объемы и структуру внешнеторговых грузов России.

Для справки: в 2013 году на долю 28 стран Евросоюза приходилось 28,4% импортных поставок продовольствия в Россию, в том числе 36,7% мяса, 33,2% молочных продуктов и яиц, 30,5% овощей¹. К настоящему времени введение взаимных санкций России и ЕС уже затронуло импорт из ЕС продовольствия, а также продукцию

¹ Журнал «Транспорт России» №1-2(860-861), декабрь 2014 гг.

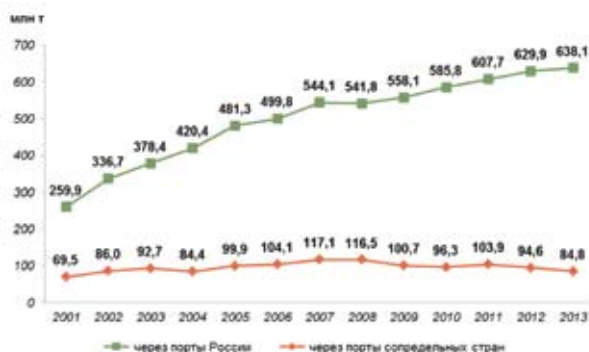


РИС. 1. ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕВАЛКИ РОССИЙСКИХ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РОССИИ И СОПРЕДЕЛЬНЫХ СТРАН



двойного назначения и уникальных технологий.

Осуществляется переориентация закупок продовольствия на азиатские, ближневосточные и латиноамериканские страны, ожидается дальнейшее усиление роли Китая и других азиатских стран во внешнеэкономических связях РФ. В среднесрочной перспективе активный процесс импортозамещения по ряду товаров может привести к опережающему росту внутренних перевозок и в целом к изменению географии грузопотоков.

Экономическое обоснование потенциальных объемов переключения российских грузопотоков из морских портов сопредельных государств в отечественные порты было выполне-

но специалистами ЗАО «ЦНИИМФ» в составе научно-исследовательской работы.

Для решения поставленной задачи были проведены следующие исследования:

- мониторинг объемов перевалки грузов через морские порты России и порты сопредельных стран (Эстония, Латвия, Литва, Финляндия и Украина) за 2003-2013 гг.;
- идентификация и классификация факторов, влияющих на динамику объемов перевалки грузов через морские порты России и порты сопредельных стран;
- оценка состояния и развития производственных портовых мощностей России и портов сопредельных стран.

На основе результатов этих исследований были выявлены основные препятствия для переориентации транзитных грузопотоков. Рассмотрим основные из них.

Наличие российской частной собственности в транзитных портах.

Некоторые ведущие российские грузовладельцы нефтепродуктов, угля, минеральных удобрений приобретают в собственность или инвестируют свои средства в новое строительство терминалов в транзитных портах сопредельных государств в целях логистической оптимизации и сокращения транспортных расходов.

В частности, российский производитель минеральных удобрений ОАО >>

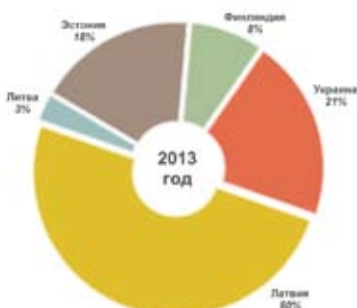


РИС. 2. СТРУКТУРА ОБЪЕМОВ ТРАНЗИТА ГРУЗОВ ПО СОПРЕДЕЛЬНЫМ СТРАНАМ ЗА 2013 ГОД

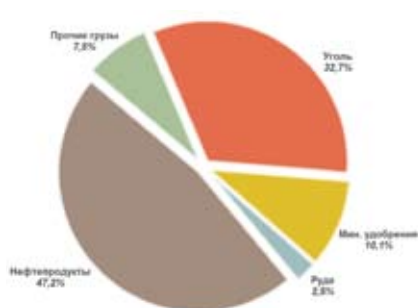


РИС. 3. СТРУКТУРА ОБЪЕМОВ ТРАНЗИТА ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ СТРАНЫ БАЛТИИ ЗА 2013 ГОД

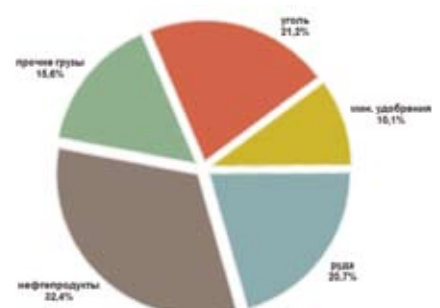


РИС. 4. СТРУКТУРА ОБЪЕМОВ ТРАНЗИТА ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ УКРАИНУ ЗА 2013 ГОД



«Акрон» владеет высокопроизводительными терминалами в портах Таллин и Силламяэ, а ОАО «Уралхим» — в портах Рига и Вентспилс. Суммарная пропускная способность морских терминалов в портах стран Балтии, контролируемых частным российским бизнесом, в настоящее время превышает 50 млн тонн в год.

Такая ситуация обуславливает долговременную коммерческую заинтересованность собственников терминалов в привлечении к ним транзитного грузопотока. Это создает серьезные препятствия в переориентации части транзита на отечественные портовые комплексы.

Наличие долгосрочных соглашений на перевалку грузов между транзитными портами и грузовладельцами.

Компании-операторы в транзитных портах для обеспечения гарантированных грузопотоков прибегают к практике долгосрочных договоров на перевалку грузов, тем самым привязывая российского грузовладельца или транспортного оператора к данному порту. Так, например, крупнейший в России инфраструктурный оператор в сфере железнодорожных перевозок зерновых и сельскохозяйственных грузов ЗАО «Русагротранс» сотрудничает на долгосрочной основе в поставках грузов во все крупные порты Латвии, а также в Клайпеду и Таллин².

² Отчеты компании ЗАО «Русагротранс», <http://www.rusagrotrans.ru>

Политика естественных монополий в сфере транзитных перевозок грузов.

Федеральным законом от 17.08.1995 г. №147-ФЗ «О естественных монополиях» регулируется деятельность субъектов естественных монополий в таких сферах, как транспортировка нефти, нефтепродуктов и газа по трубопроводам; железнодорожные перевозки; услуги транспортных терминалов и портов.

Основными компаниями, которые регулируют движение главных потоков массовых грузов между российскими и иностранными портами, являются ОАО «РЖД» и ОАО «Акционерная компания «Транснефть» с дочерним обществом «Транснефтепродукт».

На железные дороги в настоящее время приходится 70-80% объема транзитных перевозок в иностранные порты вследствие больших расстояний транспортировки и преобладания массовых наливных и сухих грузов в структуре российского экспортного транзита. Учитывая, что до 75% транспортных расходов при поставках продукции на базе CIF составляет стоимость железнодорожных перевозок, тарифная политика ОАО «РЖД» оказывает влияние на выбор транзитного маршрута.

До 2013 года ОАО «РЖД» применяло практику льготных тарифов на перевозку грузов в направлении отечественных морских портов. В конце января 2013 года в соответствии с обя-

зательствами перед ВТО ОАО «РЖД» уравнило железнодорожные тарифы на перевозки нефтепродуктов до отечественных портов и пограничных переходов, через которые осуществляются поставки в порты сопредельных государств. Сложившаяся ситуация препятствует переориентации российских грузопотоков из портов сопредельных государств в отечественные порты.

Но ОАО «РЖД» способствует и росту транзитных перевозок грузов, активно участвуя в совместных проектах по организации скоростных контейнерных железнодорожных маршрутных поездов из портов сопредельных стран в Россию с российскими импортными грузами.

Недостаток мощностей отечественных портов и подходящих путей.

В «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры на период до 2030 года» отмечается, что Россия испытывает «дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеры и накатные грузы). Дефицит вызван опережающим развитием в течение последних лет портовых мощностей, направленных на перевалку экспортных грузов». Кроме того, росту объемов перевалки грузов в отечественных портах препятствуют ограничения пропускной способности железнодорожных и автомобильных подъездных путей.

Ассортимент и качество предоставляемых услуг в отечественных портах.

Кроме стоимости услуг, предоставляемых судам в портах, на решение судовладельца зайти в тот или иной порт оказывает большое влияние ассортимент и качество этих услуг. Судовладелец заинтересован в получении широкого спектра услуг, включая услуги промышленного характера (ремонт судов, судового оборудования, упаковка, маркировка грузов), а также услуги страховых и банковских компаний.

К качественным параметрам деятельности стивидорных компаний относятся своевременная перевалка грузов по различным технологическим схемам, сохранность грузов (отсутствие краж, повреждений, порчи), безопасность погрузочно-разгрузочных работ, ценовая политика в портах и т.п.

Перечисленные факторы трудно оценить количественным показателем, но в целом они в определенной степени влияют на привлечение грузопотоков в отечественный порт.

Политика сопредельных стран по привлечению транзитных грузов в свои порты.

Администрации морских портов сопредельных стран ведут активную деятельность по привлечению транзитных грузопотоков в свои порты, привлекая вышестоящие правительственные органы. Должностные лица правительств этих стран регулярно обращаются к российским партнерам с предложениями по развитию транспортной инфраструктуры в направлении их портов с целью повышения эффективности обработки грузов.

В странах, участвующих в российском транзите, функционируют специально созданные правительственные и неправительственные структуры для поощрения развития транзитной сферы: Латвийская ассоциация транзитного бизнеса, Латвийский Совет портов, транзита и логистики и Латвийское агентство инвестиций и развития LIAA, Ассоциация логистики и транзита Эстонии, Комиссия по транзиту при правительстве Литвы, Ассоциация операторов транзита Литвы TRANZITRA.

Для целей привлечения грузовладельцев из России используются разнообразные мероприятия, выставки, конференции, консультации, деловые форумы и программы, на которых морские порты сопредельных стран

ТАБЛ. 1. ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ ГРУЗЫ РОССИИ, РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ДЛЯ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ С ПОРТОВ СОПРЕДЕЛЬНЫХ СТРАН НА РОССИЙСКИЕ МОРСКИЕ ПОРТЫ

ВИД ГРУЗА	ПОРТЫ СОПРЕДЕЛЬНЫХ СТРАН	РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ ДЛЯ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ГРУЗА
УГОЛЬ	Рига (Латвия)	Усть-Луга, Мурманск
	Николаев (Украина)	Туапсе, Новороссийск
НЕФТЕПРОДУКТЫ	Вентспилс (Латвия)	Усть-Луга
	Одесса (Украина)	Новороссийск
ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	Рига (Латвия)	Усть-Луга
	Ильичевск (Украина)	Новороссийск
МИНЕРАЛЬНЫЕ УДОБРЕНИЯ	Мууга (Эстония)	Усть-Луга, Мурманск
	Николаев (Украина)	Туапсе
РУДА	Клайпеда (Литва)	Мурманск
	Южный (Украина)	Новороссийск
КОНТЕЙНЕРЫ	Рига (Латвия)	Усть-Луга
	Клайпеда (Литва)	Усть-Луга
	Южный (Украина)	Новороссийск

позиционируются как удобные для России логистические платформы для выхода на европейские рынки.

ВЫВОДЫ

Экономическое обоснование потенциальных объемов переключения российских внешнеторговых грузов из портов сопредельных государств в отечественные порты выполнено в последовательности, описанной ниже.

1. На основе анализа динамики объемов перевалки внешнеторговых грузов России через отечественные порты и через порты сопредельных государств выявлены грузы для возможного переключения. Результаты анализа в систематизированном виде представлены в таблице 1.

2. Определены потенциальные объемы выявленных грузов для переключения. По каждому выявленному для переключения грузу оценивались свободные мощности и планы по вводу новых мощностей в российских портах. Кроме того, учитывалось наличие российской собственности в морских портах сопредельных стран.

Основные проблемы отечественных портов связаны с недостатком портовых мощностей по перевалке отдельных видов грузов, а также низкой степенью вероятности реализации некоторых запланированных инвестиционных проектов по строительству новых портов и терминалов.

3. Оценка экономической целесообразности переключения грузопотоков на российские порты осуществлена на основе сравнительного анализа стоимости доставки грузов по действующим (на порты сопредельных стран) и предлагаемым (на российские порты) транспортным схемам. Расчеты показали, что:

- стоимость перевалки грузов в анализируемых российских и иностранных портах в основном находится на одном уровне. Доля стоимости перевалки в общей стоимости доставки грузов невелика;

- стоимость перевозки грузов по железной дороге до российских морских портов ниже, чем до портов сопредельных стран (в среднем на \$8-10 за тонну);

- стоимость перевозки грузов морем до порта назначения зависит от направления и дальности перевозки. С увеличением дальности фрахт по действующим и предлагаемым схемам доставки на Балтике становится одинаковым. Фрахт на перевозку грузов в Арктическом и Балтийском бассейнах по предлагаемым схемам доставки повышается в зимний период за счет ледокольной составляющей.

В целом выполненные расчеты показали экономическую целесообразность переключения выявленных грузов на морские порты России.

Из всего объема внешнеторговых грузов России, проходящих через порты сопредельных стран (84,8 млн тонн в 2013 году), с учетом имеющихся и прогнозируемых к вводу портовых мощностей, а также степени влияния различных факторов привлекательности иностранных портов для российских грузовладельцев, можно рекомендовать к переключению на первом этапе 43,4% грузов, что составляет 36,8 млн тонн грузов: угля – 7,1 млн тонн; нефтепродуктов – 21,8 млн тонн; минеральных удобрений – 3,3 млн тонн; руды – 4,6 млн тонн.

Практическая реализация данной задачи позволит в ближайшее время еще в большей степени сократить долю сопредельных стран в общем объеме перевалки внешнеторговых грузов России. ■