

Встреча с представителями транспортного бизнеса

22 апреля в ИНП РАН состоялась встреча с представителями транспортного бизнеса, в которой приняли участие директор Института академик В.В.Ивантер, зав.лабораторией анализа и прогнозирования транспортно-логистических систем Ю.А.Щербанин, работники ИНП РАН. В ходе встречи, проходившей в формате «компактного Круглого стола», состоялся обмен мнениями относительно текущего состояния транспортной отрасли в сегменте грузоперевозок, влияния кризиса, взаимодействия видов транспорта, развития транспортных систем и др.

Во вступительном слове академик Ивантер В.В. представил основные научные задачи, которые решает Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН, отметил важность обмена информацией между представителями науки и бизнеса, позволяющей не только корректировать планы, исследования, процесс принятия производственных решений, но и углублять взаимное доверие между наукой и бизнесом. Участникам встречи были переданы некоторые последние прогнозные разработки Института.

Генеральный директор Группы компаний САННА С.П.Шкарупа, касаясь сегодняшнего состояния в сфере грузовых автоперевозок, отметил следующее.

В декабре 2008 г. тарифы на автоперевозки по сравнению со среднегодовыми, упали практически по всем направлениям на 7-10%. В январе к декабрю снижение составило 12-15%, в феврале еще 5-7% . В апреле по некоторым международным направлениям везти грузы можно практически по тем же ставкам, что и по России. Если так пойдет и дальше, то автоперевозчики «дойдут» практически до нижнего уровня рентабельности и перед ними может встать вопрос - работать дальше или остановиться. По нашим данным, отметил генеральный директор, почти в трех

десятках компаний-автоперевозчиков частично или полностью уволены водители, либо они приостановили работу. Треть автотранспортных компаний Прибалтики заявили о своем банкротстве, при этом сильнее всего пострадали перевозчики легковых автомобилей. Далее – по цепочке. Падение ставок достаточно быстро приведет к приостановке работы и к закрытию многих транспортно-экспедиционных компаний.

Отмечается значительный спад контейнерных перевозок по морским маршрутам. В конце 2008 – начале 2009 гг. в среднем в сутки перевозилось на 616 тыс. TEU меньше, чем в 2007 – 2008 гг. В результате - на якорь поставлено более 250 судов-контейнеровозов, вместимостью от 2000 до 7000 TEU. Вместе с тем, появились сообщения о том, что такие линии, как MOL, Naraag-Lloyd AG и CMA CGM объявили о запланированном в марте-апреле подъеме ставок на 300-600\$/TEU.

После публикации официальных данных о падении объемов перевозок по железной дороге, ОАО "РЖД" повысило тарифы, цены на станционное обслуживание и заявило о частичном списании подвижного состава и начале масштабного ремонта.

Для российской действительности настораживает и то, что снижение импорта и промышленного производства приводит к разбалансировке прямых и обратных загрузок транспортных средств. Так, снижение на 25 - 40% объемов импорта, поступающего в Москву через порты Финляндии, Азово-Черноморского бассейна и Дальнего Востока, привело к сокращению грузопотока в крупные города, которые являются еще и центрами таможенного оформления и распределения грузов по российским регионам. Что за этим стоит ? Дело ведь и в том, что такое положение сказывается на ставках – большой риск для перевозчиков, снижать или нет ставки на прямые отгрузки из таких городов, как Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург и др.

С другой стороны, падение промышленного производства в регионах, сокращение объема и номенклатуры также нарушают устоявшиеся балансы загрузок в прямом и обратном сообщении. Согласно официальным прогнозам Правительства РФ, спад производства будет большим, а значит и грузопотоки сырья, полуфабрикатов, готовой продукции будут сокращаться, причем разными темпами, что ведет к повышению стоимости прямых отгрузок.

Важно отметить и следующее, продолжил собеседник. Торговые сети, занимающие положение между производителями и покупателями, в условиях кризиса постараются воспользоваться своим монопольным преимуществом и продолжат диктовать жесткие условия поставщикам товаров. Понижая закупочные цены, отказываясь корректировать их по курсу доллара при импорте, сети сами же наносят удар по своим партнерам. Это приведет к созданию «второй волны», которая может внести свой вклад в «добивание промышленности» и поставщиков, к дисбалансу в международных и региональных грузоперевозках. Дефицит обратных загрузок может привести к повышению стоимости прямых перевозок, например, из Москвы, так как в ставку частично или полностью будет включаться и порожний возврат машин.

Негативное влияние оказывают начавшиеся задержки платежей, неоплата заказчиками выполненных заказов, возросшие до 25-28% банковские ставки по кредитам, общее ужесточение кредитной политики банков, необходимость собственных выплат процентов по кредитам или лизингам, увеличение стоимости запасных частей на грузовые машины и т.д. Рост курса иностранной валюты приведет к снижению импорта. Компании, работающие с иностранной продукцией, должны будут повышать цены на импортные товары. С учетом общего падения покупательной способности, роста цен, произойдет сокращение объемов потребления и,

следовательно, снижение импортных грузопотоков. Вместе с тем, в связи с падением курса рубля происходит увеличение экспорта. Примечательно, но впервые с 1991 г. на рынке автоперевозок впервые наблюдается весьма резкий рост экспортных ставок перевозчиков.

Сегодняшняя ситуация, связанная с дефицитом загрузки автотранспорта, создает благоприятную ситуацию для многих экспедиторов и перевозчиков, которые будут более агрессивно искать клиентов напрямую, демпинговать, предлагать необоснованно льготные условия.

В ходе встречи участники не обошли вниманием и вопросы дальнейшей модернизации российской транспортной системы. В частности, речь шла о развитии и модернизации транспортной инфраструктуры, внедрении новых разработок, использования современного подвижного состава. Была высказана озабоченность в связи с низкими темпами обновления вагонного и локомотивного парка на железных дорогах, строительства автомобильных дорог, позволяющих повысить скорость доставки грузов, а также наличием современных интермодальных терминалов, позволяющих осуществлять перевалку и хранение грузов с использованием новых технологий и техники.

Генеральный директор ООО «Спецконтейнер», к.т.н. Кириллова А.Г. затронула некоторые проблемы железнодорожных перевозок, в частности, контейнерных перевозок сжиженных грузов. Россия является ведущей в мире страной-экспортером нефти и природного газа. Однако следует уделять большее внимание и экспорту нефтепродуктов, сжиженного углеводородного газа (СУГ, пропан-бутан), ибо ресурсы по данной продукции в России огромны, а внутреннее потребление сравнительно невелико. Да и в факелах сжигается огромное количество попутного нефтяного газа, что крайне расточительно для нашей экономики.

В настоящее время дальнейший рост экспорта СУГ во многом будет определяться тем, насколько удачна будет логистика доставки этого груза. В настоящее время около 80% экспорта сжиженного углеводородного газа осуществляется по железной дороге. Однако существующая в России, СНГ и Прибалтике портовая инфраструктура по перевалке стабильного газового конденсата и СУГ развита недостаточно – нет, за редким исключением, попросту современных комплексов по перевалке СУГ.

Отечественный рынок железнодорожных перевозок сжиженного углеводородного сырья в России в целом стабилен, но составляет крайне незначительную долю в общесетевой погрузке - 0,76%. В этой связи перевозки СУГ более привлекательны для специализированных операторских компаний.

Усилия отдельных участников рынка по развитию перевозок СУГ в танк-контейнерах, а это самый современный способ перевозки, пока что не привели к заметным успехам. Российский рынок перевозок в танк-контейнерах в настоящее время находится в стадии формирования, и пока уровень конкуренции невысок, лишь несколько компаний занимаются перевозкой данного груза. Недавно, когда еще не было кризиса, прогнозы специалистов сводились к тому, что при успешном развитии отечественной нефтепереработки и нефтехимии до конца 2010 г. востребованность в танк-контейнерах может достичь более 10 тыс. единиц. Дело в том, что перевозки грузов небольшими партиями весьма интересны предприятиям малого и среднего бизнеса и необходимость в осуществлении перевозок цистернами в составе поездов, как это практиковалось в советское время, уменьшается. Возможно внедрение технологий «от двери до двери». Кроме того, огромным преимуществом данных технологий является их мультимодальность, что означает отсутствие перевалки при смене вида

транспорта, смене ширины колеи при транспортировке железной дорогой, а также при доставке в труднодоступные районы.

Что касается затрат на перевалку СУГ в подвижной железнодорожный состав, резервуары промежуточного хранения и суда (танкеры LPG), то они достигают 30% от стоимости доставки газа. А вот транспортировка в танк-контейнерах, которые одновременно являются тарой и складом, достойна серьезного внимания - возникают широкие возможности для экспорта сжиженного углеводородного газа, появляются новые рынки сбыта, новые партнеры.

Среди проблем, на которые А.Кириллова обратила внимание и которые особенно остро проявляются в кризисный период, является железнодорожный тариф на перевозку грузов в танк-контейнерах. Нам видится, что сам подход к методологии формирования тарифов, особенно сейчас, не отвечает реалиям рынка. Тарифы, по мнению Кирилловой, должны быть свободными и дерегулированными, как это происходит в автомобильном и морском транспорте. Это поможет предприятиям, которые осуществляют контейнерные перевозки на железной дороге, более выгодно и активно конкурировать с альтернативными перевозчиками и привлекать большие грузопотоки.

Тарифные схемы расчета провозных платежей за перевозки грузов в контейнерах по-прежнему остаются непрозрачными для пользователей услуг железнодорожного транспорта, являющихся собственниками контейнеров и подвижного состава. Несмотря на изменившиеся условия ведения хозяйственной деятельности ОАО «РЖД», существующие положения Прейскуранта 10-01 позволяют компании удерживать право регулирования тарифов на контейнерные перевозки не только в инфраструктурной, но и в конкурентной части. По мнению А.Кирилловой, инфраструктурная составляющая должна быть выделена из тарифа, исходить из ре-

альной стоимости использования локомотивной тяги и инфраструктуры железных дорог в зависимости от расстояния перевозки и загрузки контейнера.

В ходе обмена мнениями участники встречи затронули вопросы, касающиеся реализации Транспортной стратегии России на период до 2030 г. и Стратегии развития железнодорожного транспорта России до 2030 г., вопросы развития евроазиатского транзита с использованием российских транспортных систем, развития морских портов России и др. Сотрудники ИНП РАН ознакомили представителей транспортного бизнеса с некоторыми прогнозными соображениями по обсуждавшимся вопросам.