

Н. Примачев, д. э. н., проф., Одесская национальная морская академия

ПРОБЛЕМЫ СБАЛАНСИРОВАННОСТИ ОТНОШЕНИЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И МОРСКИХ ПОРТОВ

Характерным в этом отношении является участие украинских железных дорог и морских торговых портов в обеспечении транспортной безопасности экономики страны и эффективности экспорта транспортных услуг. В условиях фактически полной зависимости украинских внешнеторговых операторов от фрахтования иностранного тоннажа возрастает значимость эффективной работы наземных видов транспорта и морских торговых портов.

Как известно, исторически наземные перевозки грузов в направлении морских портов Украины основывались на использовании железнодорожного транспорта. В мировой и европейской практиках заметное участие в этих процессах принадлежало автомобильному и внутреннему водному транспорту. Неудовлетворительное состояние украинских автомобильных дорог предопределяет сохранение роли железнодорожного транспорта во всех видах транспортно-экономических отношений.

Однако проблемой остается жесткая несбалансированность мощностей и организации работы припортовых станций и торговых портов. В основе этой проблемы лежат два фактора. Первый — проявление последствий метода экономического обоснования эффективности проектных решений, использовавшихся в социалистический период строительства портов. Второй — разрыв в характере перехода к использованию рыночных механизмов в процессе становления Украины как политически независимого государства.

Первый фактор исторически обусловлен методом обоснования капитального строительства в Советском Союзе. Основным критерием эффек-

тивности строительства, например Ильичевского порта и порта Южный и соответствующих припортовых станций и железнодорожных подходов, было обеспечение минимума приведенных затрат. Они представляли собой сумму себестоимости перевозки и перегрузки грузов и норму прибыли, рассчитываемой в процентах от объема затрат на строительство объекта. Именно этот показатель ограничивал технико-экономический уровень предприятий и качество организации работы. Приведенные затраты рассчитывались на годовую величину объема транспортной работы, то есть игнорировалась долговечность функциональной деятельности объекта строительства.

Именно поэтому железнодорожные припортовые станции по своей пропускной способности уступают такому показателю по этим портам. Мощности же портов ограничивались по наиболее капиталоемким работам — глубине у причалов и подходных каналов, что снижало конкурентоспособность отечественных портов относительно иностранных, имевших возможность обрабатывать более эффективные крупнотоннажные суда.

Кроме того, в течение всего периода государственного строительства в Украине усиливался разрыв интересов хозяйственных субъектов, работающих в системе единых технологий. Нарушался принцип создания ценности для потребителей, в данном случае для грузовладельцев. В портовом комплексе, на примере Одесского порта, началась трансформация взаимоотношений с грузовладельцами, судоходными компаниями и наземными видами транспорта на принципах самостоя-

В современных условиях глобализации экономических отношений и расширения участия отдельных стран в международном разделении труда возрастает роль эффективного взаимодействия и нормализованного развития всех составляющих транспортного потенциала страны.

тельных коммерческих подразделений. Появились чисто предпринимательские структуры — стивидорные компании. В тоже время железнодорожный транспорт, не считая сервисных подразделений, оставался жестко централизованной государственной собственностью.

И наконец, в портовой системе был реализован принцип разделения коммерческих целей и государственных интересов на основе соответствующего закона о портах.

Об эффективности предпринимательской деятельности в портах свидетельствует создание в Аджалыкском лимане, наряду с портом Южный, частных и корпоративных терминалов, общая пропускная способность которых превышает показатели порта Южный. Мощности и интересы припортовой станции Южного не отвечают сложившимся реалиям, поэтому стали возникать некоммерческие и неправовые конфликты между железнодорожниками и эффективно и интенсивно развивающимся предприятием «Трансинвестсервис» (ТИС).

Из-за недостатка времени и места следует опустить подробности нарастания и характера разрешения конфликта. В итоге, именно ТИС для обеспечения эффективного участия в глобальном рынке морской торговли решает проблему развития железнодорожного припортового комплекса за счет собственных средств. Этот пример в достаточной степе-

ни иллюстрирует первостепенность нормализации участия отдельных транспортных предприятий в формировании общесистемной ценности транспортных услуг. Именно этот принцип формирует логистические принципы создания эффективных товаропроводящих систем. Он также учитывается в выборе государственной стратегии управления системообразующими предприятиями. Так, в Турции фактически приватизированы все государственные порты на принципах долгосрочной концессии, за исключением тех, которые принадлежат государственной железной дороге и обеспечивают единое функционирование специализированных транспортных маршрутов.

На этом примере рассмотрим характер создания ценности взаимодействия железнодорожных предприятий и торговых портов. Грузопотоки, проходящие через порт и соответствующую припортовую станцию, относятся к дифференцированным ценностям, поэтому грузовладельцы выбирают альтернативные маршруты при неудовлетворительности этого показателя. Именно поэтому падает объем транзитных грузопотоков, проходящих через украинские порты и железную дорогу. Они уходят на порты Румынии, Болгарии или даже Балтики.

При нормальном уровне развития торговых портов, припортовых станций и железнодорожных маги-

стралей формируется ценность их использования для грузовладельцев (см. рис.) Цена доставки грузов в современных условиях рыночных отношений становится второстепенным ограничивающим условием. При этом необходимо учитывать, что в современных мультимодальных технологиях доставки грузов все виды транспорта взаимодействуют на равных условиях. Поэтому от роста грузопотока выигрывает каждый, а от ведомственного повышения цены временно выигрывает один, но со временем проигрывает весь локальный транспортный комплекс.

Фактически по всем элементам цепочки ценности обслуживания транзитных грузопотоков украинская транспортная индустрия уступает зарубежным комплексам. Поэтому уход транзитных грузопотоков на альтернативные иностранные порты с последующим удлинением маршрута за счет перевозки наземными путями противоречит правилу, что доставка морским транспортом в пункты назначения является более экономичной и экологичной и сокращает дальность перевозки наземными путями, что свидетельствует о наличии комплекса проблем в работе украинских торговых портов.

Оптимальность формирования ценности транспортных услуг в системе отношений ведущих видов транспорта достигнута в западноевропейской транспортной индустрии. Особенно это характерно для транс-

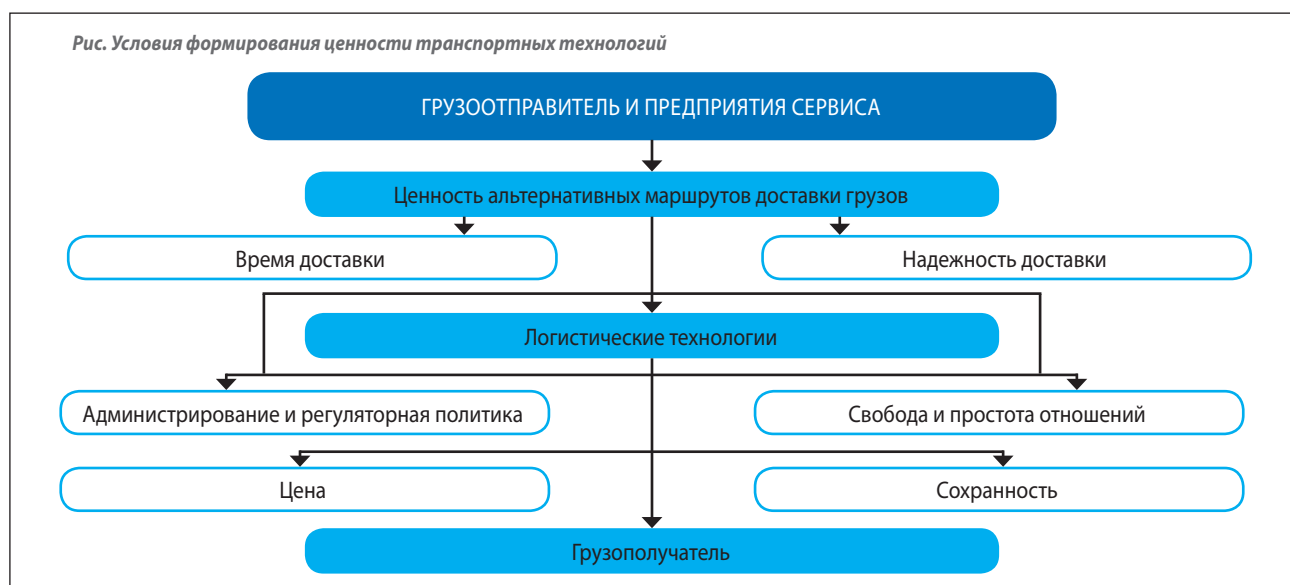


Табл. Изменение взаимосвязанных результатов экономического развития транспортной индустрии Украины

Год	Объем перевозки железнодорожным транспортом, млн т	Объем грузовых работ в портах, млн т	Морской транзит, млн т	Доля грузов портов в перевозках железной дороги, %
1995	360	53,2	24,5	14,8
2000	357	91,9	37,4	21,7
2005	450	139,0	50,6	25,9
2007	514	157,9	69,2	25,7
2009	391	157,2	52,1	30,2
2011	469	155,0	47,6	27,6
2013	441,8	153,5	27,2	30,6

портных узлов Гамбурга и Бремерхафена. Для условий украинской портовой системы и железнодорожных подъездных путей грузопотоки ограничиваются уровнем ценовых параметров и эколого-таможенным регулированием. Вторичными в этом процессе становятся ведомственные приоритеты, реализуемые каждым видом транспорта.

Так, неполная загрузка производственного потенциала Ильичевского морского торгового порта объясняется его руководителями дополнительной ценовой нагрузкой, по сравнению с Одесским и Южным портами, из-за большей дальности перевозки по железной дороге. Этот фактор должен быть скорректирован не только ценой перевозки по магистральным путям, но и интенсивностью обработки в порту всех видов транспортных средств. Именно данное условие обеспечивает эффективную загрузку иностранных портов, конкурирующих с украинскими. Стабильность грузопотока на любом маршруте с позиции интересов грузовладельцев обуславливается общей суммой затрат и временем доставки товарной массы, а не стоимостью отдельных операций: перевозки магистральными путями, использования подъездных путей и проведения грузовых работ.

В современных условиях относительного избытка транспортных мощностей и их низкой конкурентоспособности грузопотоки управляются принципом эффекта масштаба и воспринимаемой ценности. Эта категория отражает реальный выигрыш потребителя услуг относительно понесенных затрат. Именно ее величина и определяет выбор торговых портов и связанных с ними объектов железной дороги. Поэтому с учетом глобальных тенденций и формирования транспортных коридоров возрастает роль кластерных принципов организации грузопотоков, независимо от характера формирования ведомственных приоритетов.

К сожалению, решение проблемы низкой конкурентной устойчивости украинской транспортной индустрии, несмотря на развитие отдельных частных терминалов в морских

портах, без институциональной и финансовой поддержки предприятий железнодорожного транспорта, прежде всего подъездных путей и припортовых станций, не обеспечивает реализацию транзитного потенциала (табл.).

Как видно из данных таблицы, если не учитывать определенную роль автотранспорта в обслуживании грузопотока зерновых и большегрузных контейнеров, то выделяется четкая взаимосвязь грузовых перевозок железнодорожным транспортом и грузооборота морских портов. В последние годы грузопотоки, проходящие через торговые порты, обеспечивают загрузку железной дороги не менее четверти общей суммы перевозок сухих грузов.

С момента повышения роли экспортно-импортных грузопотоков (с 2000 года) и до развертывания глобального финансово-экономического кризиса (2009 год) доля участия морских портов в загрузке провозной способности железных дорог возросла с 25 до 40%. При этом особую роль в период 2005–2007 годов играли транзитные грузопотоки.

К сожалению, ни Министерство инфраструктуры в целом, ни отдельные его ведомственные структурные подразделения не разработали стратегию ценового и организационно-логистического стимулирования роста транзитных грузопотоков. Поэтому с 2008 года наблюдается системное снижение обработки этой группы грузов в украинских портах и замедление роста перевозок грузов по железной дороге. Между прочим,

время нарастания грузопотоков совпадает с тем редким периодом, когда транспортное министерство возглавлял специалист, а не различные политики.

В этих условиях характерно наблюдаются взаимные обвинения тесно связанных подсистем. Порты обвиняют железнодорожников в постоянном повышении тарифов в направлениях морских портов. Противная сторона обращает внимание на высокие портовые сборы, существенно превышающие уровень в других портах бассейна. Тем не менее ни железная дорога, ни торговые порты не могут сформировать достаточный уровень инвестиционных ресурсов для реализации проектов по повышению технико-экономического уровня подвижного состава, путей сообщения и грузовых терминалов. Поэтому грузопотоки уходят на альтернативные маршруты, обеспечивающие сокращение времени обработки транспортных и грузовых потоков.

В этих условиях необходимы системные меры по снижению налогового бремени, хотя бы на принципах налоговых каникул до момента получения устойчивого нормализованного уровня прибыльности транспортных предприятий. Главным становится формирование стратегии, обеспечивающей не одностороннюю ведомственную выгоду, а общесистемный эффект с учетом и внетранспортных результатов работы предприятий железной дороги, и торговых портов, то есть ценности для грузовладельцев. 