

РАЗНЫЕ ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ МОЩНОСТИ ПОДХОДОВ К ПОРТАМ

КРИЗИСНАЯ ТУРБУЛЕНТНОСТЬ И НОВЫЕ ВЫЗОВЫ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ ЗАСТАВЛЯЮТ РОССИЙСКИЕ ВЛАСТИ И БИЗНЕС ИСКАТЬ НЕСТАНДАРТНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЭКОНОМИКИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ. МНОГИЕ ОТРАСЛИ, КОТОРЫЕ В ДОКРИЗИСНЫЕ ГОДЫ РАБОТАЛИ ОТНОСИТЕЛЬНО СТАБИЛЬНО В СООТВЕТСТВИИ С СОБСТВЕННЫМИ СЛОЖИВШИМИСЯ ТРАДИЦИЯМИ, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫМИ НОРМАМИ И ВЕДОМСТВЕННЫМИ ИНСТРУКЦИЯМИ, НЕ ФОРСИРУЯ ПРИ ЭТОМ ПРОВЕДЕНИЕ РЕФОРМ И МОДЕРНИЗАЦИЮ, ВЫНУЖДЕНЫ ТЕПЕРЬ СПЕШНО АДАПТИРОВАТЬСЯ К НОВЫМ УСЛОВИЯМ.

ОДНАКО ПО ПРИВЫЧКЕ КАЖДАЯ ОТРАСЛЬ ПЫТАЕТСЯ ВЫЖИТЬ И РЕШИТЬ СВОИ ФИНАНСОВЫЕ, ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ, ТЕХНИЧЕСКИЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ САМОСТОЯТЕЛЬНО, БЕЗ УЧЕТА ОСОБЕННОСТЕЙ И ИНТЕРЕСОВ СМЕЖНЫХ ОТРАСЛЕЙ И ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ. НЕ СТАЛ ИСКЛЮЧЕНИЕМ И ТРАНСПОРТ. КОПИВШИЕСЯ ГОДАМИ ПРОБЛЕМЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО НЕСОВЕРШЕНСТВА, НЕДОФИНАНСИРОВАНИЯ, ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ НА СТЫКАХ МЕЖДУ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА – АВТОМОБИЛЬНЫМ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ, ВОДНЫМ, – КАК И СЛЕДОВАЛО ОЖИДАТЬ, ПРИВЕЛИ К РАЗБАЛАНСИРОВАНИЮ ВСЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СТРАНЫ, СОЗДАЛИ УЧАСТКИ НАПРЯЖЕННОСТИ НА ОТДЕЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ, ОСОБЕННО СВЯЗАННЫХ С ВНЕШНЕТОРГОВЫМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ.

В ДАННОЙ СТАТЬЕ СДЕЛАНА ПОПЫТКА ПРОАНАЛИЗИРОВАТЬ РЯД ОГРАНИЧЕНИЙ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ, ПРИПОРТОВЫХ СТАНЦИЙ И ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ НА ПРИМЕРЕ НОВОРОССИЙСКА.



СЕРГЕЙ ДЭЛЬЗ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «РТК ТЕРМИНАЛЗ МЕНЕДЖМЕНТ», К.Т.Н.



НЕДОСТАТКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Периодически недостаток пропускной способности железнодорожных подходов к крупнейшим морским портам, расположенным на главных направлениях внешнеторговых перевозок – Санкт-Петербургу, Мурманску, Новороссийску, Владивостоку, Восточному, Ванино, – проявляется в виде скопления вагонов на припортовых станциях и узлах. Так называемые заторы, как правило, приводят к транспортному коллапсу, невозможности ни подводить вагоны в порт, ни отводить порожний подвижной состав.

Причин этому немало: от погодных условий в конкретном порту (шторм, дождь, сильный ветер – суда с некоторыми видами грузов не обрабатывают-



ся) до проблем локальной диспетчеризации железнодорожных перевозок на ближних подходах к железнодорожному узлу. Однако системных причин, влияющих на общую ритмичную работу, не так много. Одна из них – недостаточная развитость железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам (путей, припортовых станций, тыловых железнодорожных терминалов, в целом транспортных узлов), что выливается в недостаток провозной способности железной дороги.

Если к этому добавить другую системную проблему, сформировавшуюся в результате рыночных реформ, – появление рынков железнодорожных и портовых операторов, на которых сегодня играет большое количество мелких и крупных частных компаний, то вероятность быстрого консолидированного решения транспортных проблем снижается.

А если принять во внимание, что транспортное сообщество, государственные чиновники и политики десятилетиями могут обсуждать и принимать тот или иной закон (законы о морских портах, о железнодорожном транспорте, Устав железнодорожного транспорта, законы о портовых ОЭЗ, о транзите и т.п.), способный повысить синергию и согласованные действия различных видов транспорта, то перспективы не только экономического скачка, который мы все так хотим совершить в условиях обострившегося

мирового кризиса и санкций со стороны Запада, но и нормальной работы транспортной системы и вовсе отодвигаются на неопределенное время.

Но вернемся к нашей системной проблеме – неразвитость железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам, и рассмотрим ее на примере Новороссийского транспортного узла. Перерабатывающая и пропускная способность станции Новороссийск – 34 пары грузовых поездов в сутки. Перерабатывающая способность железнодорожных путей необщего пользования станции Новороссийск – 2373 вагона. Среднесуточный грузооборот по станции составляет: погрузка – до 350 вагонов, выгрузка – до 1170 вагонов.

Максимальный грузооборот Новороссийского порта за период 2010–2013 гг. составил 86,8 млн тонн в год (без учета грузооборота КТК – 30,6 млн тонн). Это предел пропускной способности транспортного узла при существующей технологии работы станции и портовых терминалов.

В условиях наращивания грузопотоков нынешнего количества путей на станции Новороссийск явно недостаточно для подбора и формирования передач на более чем 40 путей необщего пользования, а также в районы порта с разбивкой по причалам и грузам.

Самый загруженный из всех парков – Нижний. 75% всех поездов,

следующих через станцию Новороссийск, проходит по однопутному соединению между Нижним и блокпостом Кирилловский. В то же время в парк «А», ориентированный на прием грузовых поездов, поступает в 3 раза меньше поездов.

Для отправления грузовых поездов на станции используется всего 8 путей, которых тоже недостаточно. Кроме того, большая концентрация маневровой работы сосредоточена на вытяжном пути Нижнего парка, где идет формирование вагонов для передачи в Центральный район порта и выставляется порожняк. Это также создает неудобства для работы станции.

На подходах к Новороссийску проблемы провозной способности железной дороги решаются посредством открытия двухпутного движения на участке Краснодар – Новороссийск, Тимашевск – разъезд 9-й километр, строительства логистического узла 9-й километр и строительства пути в обход Краснодара (Кореновск – Тимашевск). Реализация двух последних проектов была начата в связи с проектированием сухогрузного района порта Тамань, рассчитанного на проектную мощность около 100 млн тонн грузов в год.

Частично создание новой железнодорожной инфраструктуры снимает напряженность для подвода/вывода грузовых вагонов в Новороссийске, но полностью проблему «узкого горлыш-



ка» не решает. Для нормальной работы Новороссийского порта все же необходимо завершение программы развития Новороссийского транспортного узла, которая, по данным Минтранса, на сегодня выполнена всего лишь на 15%.

ДРУГИЕ ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ РЖД

Самое простое решение — если не хватает провозных мощностей к портам, то нужно строить больше путей, наращивать емкость рабочих парков, закупать больше станционных маневровых тепловозов и увеличивать штат обслуживающих специалистов. Мероприятия, безусловно, нужные и полезные. Но во время периодов снижения грузопотоков вся эта инфраструктура становится избыточной и начинает создавать неэффективные затраты на собственное содержание.

Есть другие способы минимизации проблемы, без значительных капитальных затрат и инвестирования в масштабные инфраструктурные проекты?

Возьмем, например, Новороссийский транспортный узел (НТУ), для которого несколько лет назад была разработана программа комплексного развития и выполнено обоснование инвестиций.

В результате тщательного изучения ситуации в НТУ, моделирования процессов с учетом роста грузопотоков, развития и строительства новых перегрузочных терминалов, возможностей железнодорожного узла, пропускной способности федеральных автомобильных трасс, улично-дорожной сети Новороссийска, расположения спальных и промышленных районов города был составлен комплексный план мероприятий. Концепция была направлена на сбалансированную ра-

боту НТУ, улучшение транспортной ситуации в Новороссийске и построена на том, что железная дорога не мешает автомобильному движению. При этом внутригородской поток отделялся от грузового, а сами грузы проходили структуризацию и формирование на предварительном этапе с учетом технологических особенностей предприятий и терминалов.

К сожалению, большая часть ключевых решений не была реализована, что отразилось на эффективности работы НТУ и постепенно привело к ухудшению функционирования улично-дорожной сети Новороссийска (в часы пик город испытывает практически паралич в движении).

В 2014 году проблема ограниченной пропускной способности железнодорожной станции Новороссийск так и осталась сдерживающим фактором в развитии портовой инфраструктуры. И какие бы планы ни строили стивидоры по модернизации и развитию своих терминалов — все это может остаться на бумаге, не «втиснувшись» в рамки коридора, ведущего к порту, с совокупной пропускной способностью 35 млн тонн грузов в год.

Вместе с тем нужно отметить, что причины затрудненной проходимости грузов кроются не только в неразвитости железнодорожной инфраструктуры. Структура грузопотока — вот важнейший фактор, наиболее влияющий на пропускную способность.

Железнодорожный вагонопоток состоит из маршрутных, групповых и повагонных партий, что и определяет количество времени на предварительную обработку вагонов на станции. Маршруты пропускаются практически без сортировки, групповые партии (технические маршруты) незначительно досортировываются за один проход через горку, а вот повагонные отправки могут застрять на сортировочных операциях.

Таким образом, вагоны сортируются до трех раз на одной и той же станции, что увеличивает время их обработки на 40–60%, а в отдельных случаях — до 70% от общего времени нахождения вагона под предварительной подготовкой для подачи на терминал. Такие повторяющиеся операции занимают пути станции, не пропуская другие грузы до пункта назначения.

Минеральные удобрения, уголь, металл, руда поставляются в порт в основном маршрутными поездами и крупными групповыми отправлениями, а вот зерно, контейнеры и лесные грузы в большей своей части транспортируются повагонными и небольшими групповыми партиями.



Если в общей структуре вагонопотока при достижении предельной пропускной способности повагонные отправки занимают до 60%, а маршрутные и групповые — до 40%, то распределение общего времени обработки подвижного состава на станции выглядит примерно так: 75–80% от общего времени приходится на повагонные отправки, а 20–25% — на маршрутные и групповые.

Если мы изменим структуру и нарастим долю маршрутов до 60%, а 40% оставим на повагонные и групповые отправки, несомненно, образуется свободный резерв по времени обработки вагонов на станции, и можно будет без труда увеличить грузооборот на величину этого резерва, не боясь коллапса, «брошенных поездов» и конвенций.

РЕЦЕПТ ДЛЯ НОВОРОССИЙСКА

Организация маршрутных отправок требует перестройки и согласования работы всех звеньев логистической цепи, в том числе в смежных отраслях. Грузоотправители должны изменить технологию отгрузки вагонов с повагонной на маршрутную, а РЖД необходимо сформировать условия для обработки маршрутов на отправляющей станции и организовать маршрутный коридор.

Принимающим терминалам также необходимо переориентировать технологию под обработку маршрутных партий. При этом основная нагрузка, конечно, ляжет на припортовые железнодорожные станции, которым нужно увеличить интенсивность подачи и уборки вагонов на терминалах и предприятиях и выведение порожняка из транспортного узла на станции ближних подходов.

Как только пойдет согласованный процесс, убежден, сразу обнаружится, что и путей хватает, и станция справляется, и есть резервы для увеличения грузопотока, причем без дополнительных капложений в железнодорожную инфраструктуру.

Например, участком, определяющим общую пропускную способность Новороссийского железнодорожного узла, является станция Тоннельная, в которой сходятся все входящие и выходящие вагонопотоки. Потенциал стивидорных компаний Новороссийского морского порта давно требует увеличения грузопотока, но разбалансированность звеньев цепи «грузоотправители — железная дорога — принимающие терминалы — морской транспорт» не позволяет качественно обработать даже существующий объем грузов. Конвенции и сбои стали обычным делом в работе Новороссийского порта. Никто из участников процесса

не обращает внимания и тем более не координирует общую комплексную ситуацию.

Со стороны РЖД было бы логично определить структуру вагонопотока железнодорожного узла, выявить резервы для «сжатия» повагонных отправок до маршрутов, согласовать терминалам увеличение грузопотока с введением маршрутизации и простимулировать процесс маршрутными коридорами и льготными тарифами. Остальные участники цепочки также должны приложить усилия, чтобы получился синергетический эффект. При этом не нужно забывать, что развитие станции и подходов тоже необходимо включить в общую программу.

Очень важное место в структуризации вагонопотока занимает расположение накопительных логистических комплексов на ближних подходах к порту. Таким комплексом для Новороссийска должна стать станция 9-й километр в районе г.Крымска, которая сможет выполнять регулирующие функции и для портов Новороссийск, Тамань, Кавказ, и для морских портов полуострова Крым.

Упорядочив железнодорожную составляющую перевозок в НТУ, можно переходить к морской и автотранспортной составляющим, согласовав все перевозки с городскими условиями и инфраструктурой. ■