

УДК 656.025.4

С.В. МЯМИН, д-р техн. наук, Д.М. КОЗАЧЕНКО, д-р техн. наук, Р.В. ВЕРНИГОРА (ДНУЗТ)

Проблемы и перспективы перевозки зерновых грузов железнодорожным транспортом в Украине

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, зерновые грузы, прогноз грузопотоков.

Зерновой сектор является стратегической отраслью экономики Украины, которая определяет объем предложения и стоимость основных видов продовольствия для населения страны, формирует значительную часть доходов сельскохозяйственных производителей, определяет состояние и тенденции развития сельских территорий, формирует валютные поступления за счет экспорта. Зерновая отрасль рассматривается как база и источник устойчивого развития большинства отраслей агропромышленного комплекса и основа аграрного экспорта. Анализ данных о производстве зерновых культур в Украине (пшеницы, кукурузы, ячменя, ржи, гороха, гречки и др.) показывает, что после кризиса 90-х годов наблюдается постепенный рост объемов их производства с 24,5 млн. т. в 2000 г. до 56,8 млн. т. в 2011 г. и 46,2 млн. т. в 2012 г. [1]. Динамика производства зерна в Украине представлена на рис. 1.

В соответствии с программой «Зерно Украины — 2015» [2], разработанной Министерством аграрной политики и продовольствия Украины, прогнозные показатели сбора зерновых в 2015 году составят 71 млн. т., а в 2017 году — 80 млн. т.

Основным назначением производства дополнительных объемов зерна является экспорт. При этом, если внутреннее потребление зерна в Украине остается стабильным, то объемы экспорта зерновых культур из Украины показывают устойчивую тенденцию к росту [1, 3—5]. Так, по результатам сезона 2000–2001 гг. объем экспорта украинского зерна составил всего 1,6 млн. т., а по результатам сезона 2012–2013 гг. экспорт зерна планируется довести уже до уровня 24,5 млн. т. В соответствии с «Государственной целевой программой развития украинского села на период до 2015 года» к 2015 году объем экспорта зерновых планируется довести до уровня 28,9 млн. т., а к 2020 году — до уровня 33,5 млн. т. [6]. В настоящее время наличные мощности соответствующей инфраструктуры в Украине обеспечивают экспорт до 27

млн. т. зерновых в год. К 2020 году прогнозируется развитие инфраструктуры для обеспечения экспорта зерна до 40 млн. т. [6]. Аналогичные планы по увеличению производства и экспорта зерновых отражены также в правительственных программах развития сельского хозяйства Российской Федерации и Казахстана. Так, объем экспорта зерновых из Российской Федерации в 2015 году должен составить 30 млн. т., а к 2020 году — до 40 млн. т. (в 2011/2012 году — 27 млн. т.) [7], из Казахстана — в 2014 году — 12 млн. т. (в 2011 году — 7,8 млн. т.) [8]. Необходимо отметить, что значительная часть экспортных перевозок зерновых грузов из этих стран в настоящее время осуществляется через Украину и ее черноморские порты. Кроме того, более 90 % украинского экспорта зерновых отгружается через порты — морским транспортом; так, общий объем перевалки зерна через порты Украины в 2011 году составил 18 млн. т.

Инфраструктура, обеспечивающая экспорт зерна, включает в себя три основных сегмента: систему хранения, портовые мощности и транспортную систему.

Система хранения зерна в Украине представлена зерноскладами сельхозпроизводителей, линейными и перевалочными заготовительными и коммерческими элеваторами, терминальными емкостями и элеваторами перерабатывающих предприятий. В настоящее время хранение зерна в Украине обеспечивают более чем 870 зерновых складов общей емкостью единовременного хранения 45 млн. т., что на 60 % больше по сравнению с 2001 г. [9]. По оценке Минагрополитики Украины с учетом ожидаемого ввода в эксплуатацию новых линейных (внутренних) элеваторов уже к 2015 г. общая емкость зернохранилищ будет доведена до 55 млн. т. [2].

За последние 10 лет инфраструктура по перевалке зерновых грузов в портах Украины также интенсивно развивалась и к 2012 году увеличилась в 3,5 раза. Так, если в 2001 году общий потенциал украинских портов по переработке зерна составлял 11 млн. т., то в 2012 г. — уже 38 млн. т. [10].

Основные потоки зерна (около 70 %) в порты для перевалки на экспорт обеспечиваются железнодорожным транспортом. Нужно отметить, что в общей структуре железнодорожных перевозок зерновые грузы составляют всего от 1,3 % (в 2007 г.) до 5 % (в 2009 г.). Вместе с тем

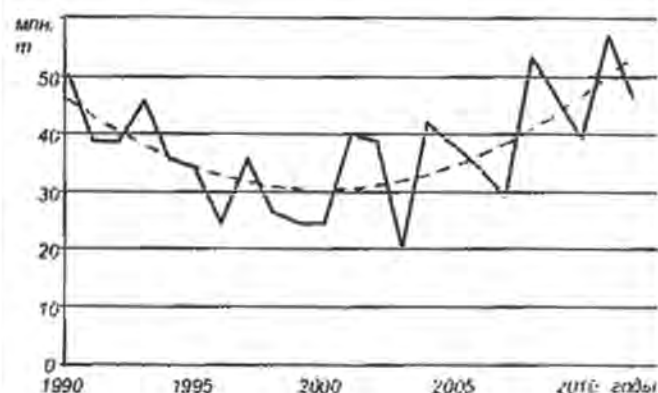


Рис. 1. Динамика производства зерна в Украине.

наблюдается стабильный рост объемов перевозки зерна железнодорожными дорогами Украины. Динамика объемов железнодорожных перевозок зерна представлена на рис. 2 [2].

При этом наблюдается сильная связь между объемами экспорта зерна и объемами его перевозок железнодорожным транспортом. Выполненный корреляционный анализ показал, что расчетные объемы перевозок зерна железнодорожным транспортом $Q_{ж}$ могут быть определены из линейного выражения: $Q_{ж} = 0,6 \cdot Q_{эксп} + 4000$, где $Q_{эксп}$ — плановый объем экспорта зерновых.

Основным типом железнодорожного подвижного состава, используемого для перевозок зерновых, является хоппер-зерновоз. В настоящее время парк вагонов-зерновозов стран СНГ и Балтии существенно уменьшился и постарел по сравнению с 1991 годом. Структуру парка зерновозов по сроку службы в СНГ и Украине иллюстрирует диаграмма, приведенная на рис. 3 [11].

Анализ показывает, что в Украине зерновозы в основном представлены вагонами инвентарного парка. В настоящее время Укрзалізниця имеет 11485 инвентарных вагонов, из которых пригодны к эксплуатации всего 8650 вагонов. Еще 731 частных вагонов-зерновозов принадлежат ГП «Стрийский вагоноремонтный завод», который входит в структуру Укрзалізниця. Средний возраст зерновозов в Украине составляет 26,4 года, что на 2,8 года (12%) больше среднего значения по странам СНГ и Балтии. Также необходимо отметить, что 69% украинских зерновозов эксплуатируются более 27 лет при нормативном сроке эксплуатации 30 лет. Темпы списания зерновозов в Украине в ближайшие годы будут составлять 1,5...2,0 тыс. вагонов в год [12]. За 10 лет Укрзалізниця не приобрела ни одного нового зерновоза и, более того, не планирует этого делать и в будущем [13]. Таким образом, к 2015 году дефицит зерновозов в Украине, по разным оценкам, составит до 8 тыс. вагонов [14].

Вместе с тем, в Украине в 2011—2012 гг. наблюдается повышенный спрос на зерновозы. Так, ежедневная погрузка зерна в 2012 г. составила 1234 вагона. Однако, как отмечает ряд крупных отправителей зерновых, заявки на зерновозы Укрзалізниця выполняет в среднем всего на 30—40 %, что создает существенные трудности для зернотрейдеров [15].

Основным конкурентом железных дорог на рынке услуг по перевозке зерна является автотранспорт. Учитывая, что плотность автомобильной сети выше, чем железнодорожной, то расстояния перевозок, выполняемых автомобильным транспортом, в большинстве случаев меньше, чем железнодорожным. Выполненные для ряда маршрутов перевозки зерна исследования показали, что в среднем расстояние автомобильных перевозок составляет 88,5 % от расстояния железнодорожных перевозок на аналогичном маршруте. При перевозке зерна в собственных вагонах стоимость его перевозки состоит из двух составляющих: тарифа за использование инфраструктуры железнодорожного транспорта, регламентируемой «Тарифным руководством №1» [16] и платы за пользование вагоном, которая формируется на основании рыночных принципов. Стоимость перевозки зерна автомобильным транспортом не регулируется государством и зависит от различных факторов: расстояния перевозки, качества дорожного покрытия на маршруте; региона обслуживания и др. Результаты расчетов, выполненных по ряду направлений перевозки зерна,

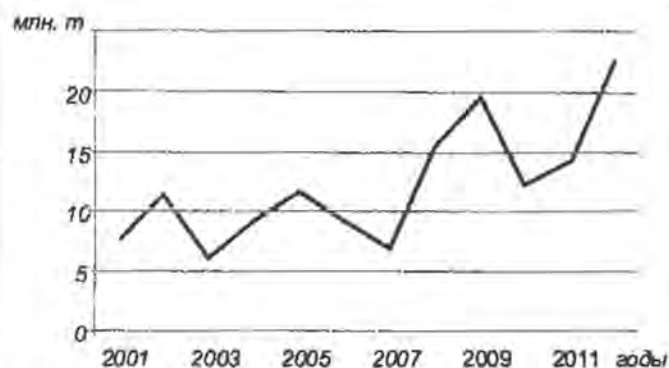


Рис. 2. Динамика перевозки зерна железнодорожным транспортом Украины.

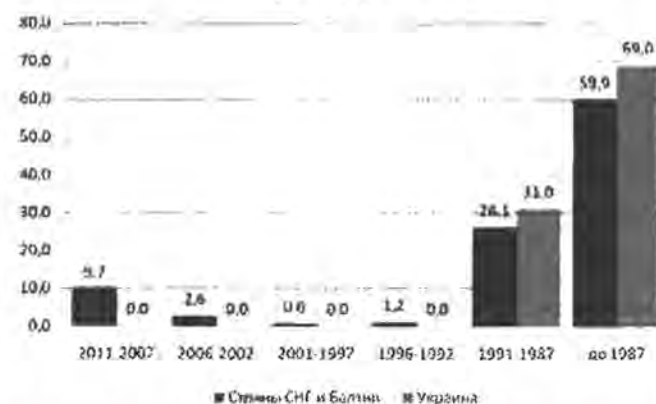


Рис. 3. Структура парка зерновозов СНГ и Украины по сроку службы.

показывают, что тариф за использование инфраструктуры железнодорожного транспорта при перевозке зерна в собственных или в арендованных вагонах меньше автомобильного тарифа в среднем на 70,2%, что позволяет компаниям, имеющим зерновозы в собственности (или в аренде), устанавливать для клиентов гибкие тарифы на использование своих вагонов, обеспечивающие, с одной стороны, необходимый уровень прибыли компании, с другой — достаточный уровень конкуренции с автотранспортом. Учитывая, что Укрзалізниця не планирует развивать парк зерновозов, этот сегмент рынка транспортных услуг может быть занят частными компаниями-операторами подвижного состава за счет приобретения ими и ввода в эксплуатацию частных зерновозов. При этом указанные выше факты свидетельствуют о серьезных перспективах этого направления для частных компаний. Дополнительными преимуществами железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным является то, что перевозки зерновых грузов осуществляются в вагонах отечественного производства, в то время как при автоперевозках в основном используются импортные автомобили. Кроме того, для тяги поездов в основном используется отечественная электроэнергия, а не импортные нефтепродукты как при автоперевозках.

С другой стороны в настоящее время в Украине происходит снижение объемов производства грузовых вагонов. Следует отметить, что в Украине грузовое вагоностроение является экспортно-ориентированной отраслью, однако, начиная со второго квартала 2012 года,

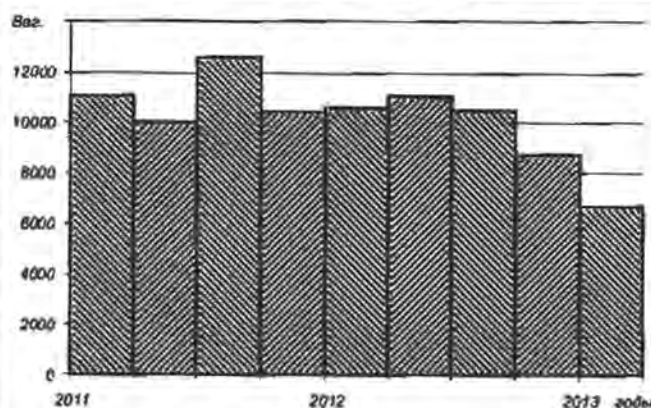


Рис. 4. Динаміка експорту грузових вагонів з України.

наблюдается падение экспорта грузовых вагонов, прежде всего, за счет снижения спроса в Российской Федерации (см. рис. 4) [1].

Таким образом, в Украине складывается ситуация, когда динамичный рост производства зерновых может ограничиваться недостатком железнодорожных вагонов для их перевозки; в то же время наблюдается падение спроса на вагоны отечественных производителей у иностранных заказчиков. Разработка государственной программы поддержки производства зерновозов для потребностей украинских операторов вагонного парка позволит с одной стороны решить проблему освоения перспективных объемов экспорта зерновых, а с другой — обеспечить заказы для отечественных вагоностроителей и смежных отраслей производства.

ЛИТЕРАТУРА

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електрон. ресурс] — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Програма «Зерно України — 2015» [Текст] — К.: ДІА, 2011. — 48 с.
3. Рыбчинский Р. Основные тенденции зернового и масличного рынков Украины во второй половине сезона — 2011/12 [Текст] — К.: «АПК-Информ», 2012. — 27 с.
4. Державна підтримка українського експорту [Електрон. ресурс] — Режим доступу: <http://ukrexport.gov.ua>.
5. Довгенко Я.О. Статистичний аналіз динаміки споживання зерна та забезпечення попиту [Текст] // Наукові праці КНТУ. Економічні науки. — 2010. — № 17. — С. 10—16.
6. Стратегічні напрями розвитку сільського господарства України до 2020 року [Текст] — К.: ННЦ «ІАВ», 2012. — 182 с.
7. Государственная программа развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013—2020 годы. Утв. постанов. Правительства Российской Федерации от 14.07.2012 г. №717 [Текст] — М.: Министерство сельского хозяйства РФ, 2012. — 350 с.
8. Програма по розвитку агропромислового комплексу в Республике Казахстан на 2010—2014 годы. Утв. постанов. Правительства Республики Казахстан от 12.10.2010 г. № 1052 [Текст] — Астана: Министерство сельского хозяйства Республики Казахстан, 2010. — 78 с.

9. Рыбчинский Р. С. Состояние и перспективы системы хранения зерна в Украине [Электрон. ресурс] — Режим доступа: http://hipzmag.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=195:195&Itemid=15

10. Исаев А.И. Морские порты Украины: анализ текущего состояния и тенденции отрасли. [Текст] // Доклад на 7-й междунар. конф. «Сталь и сырье из СНГ на мировых рынках», Киев 23—24 апреля 2012 г. — К.: «Центр транспортных стратегий», 2012. — 11 с.

11. Рынок локомотивов России и стран Пространства 1520: Итоги 2011 г., прогноз до 2015 г. Отраслевое исследование. [Текст] — М.: InfoLine, 2012. — 389 с.

12. Украина стоит на пороге острой нехватки вагонов-зерновозов [Электрон. ресурс] — Режим доступа: <http://www.rzd-partner.ru/news/2012/09/12/381059.html>

13. Через 5 лет в Украине не останется ни одного вагоно-зерновоза [Электрон. ресурс] — Режим доступа: <http://newsme.com.ua/ukraine/1549594/>

14. Дефицит зерновозов в 2015 году составит 7,5 тыс. вагонов — «Укрзалізниця» [Электрон. ресурс] — Режим доступа: <http://www.fixygen.ua/news/2012/11/15/deficit-zernovozov.html>

15. Ковальчук А. Зерногрейдеры уперлись в «Укрзалізницю»: к портам доставляется меньше половины грузов [Электрон. ресурс] — Режим доступа: <http://forbes.ua/business/1341061-zernotrejdery-uperlis-v-ukrzhaliznicyu-k-portam-dostavlyatsya-menshe-pолоviny-gruzov>

16. Тарифне керівництво №1. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. [Текст] — К.: «Укрзалізниця», 2009. — 200 с.