

Авторы: МОЙСИЕВИЧ Н.В, КУРЕНКОВ П.В, ПОПОВА Н.В

Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II
(МИИТ)

ОЦЕНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ СХЕМ ЭКСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК НЕФТЕГРУЗОВ

Железнодорожным транспортом перевозится весь экспортируемый Россией кокс, почти весь уголь и металл, основная часть руды и минеральных удобрений. В меньшей степени железнодорожный транспорт используется для перевозок сырой нефти, отдавая первенство специализированному виду транспорта – трубопроводному.

Значительную роль в развитии транспортного комплекса играют вопросы организации внешнеторговых перевозок нефтегрузов с участием железно-дорожного, а также речного, морского и трубопроводного транспорта.

Решение указанных вопросов является одной из первоочередных задач на транспорте и делает актуальной тему данной работы.

Наибольшие объёмы экспортных грузопотоков нефти и продуктов её переработки зарождаются на Куйбышевской железной дороге, которая работает в условиях жесткой конкуренции с другими видами транспорта. В районе её тяготения активно функционируют трубопроводный, речной и автомобильный виды транспорта, которые ведут жесткую борьбу за каждую погруженную тонну.

Целью работы является совершенствование управления экспортными перевозками нефтегрузов, на основе исследования и анализа внешнеторговых грузопотоков.

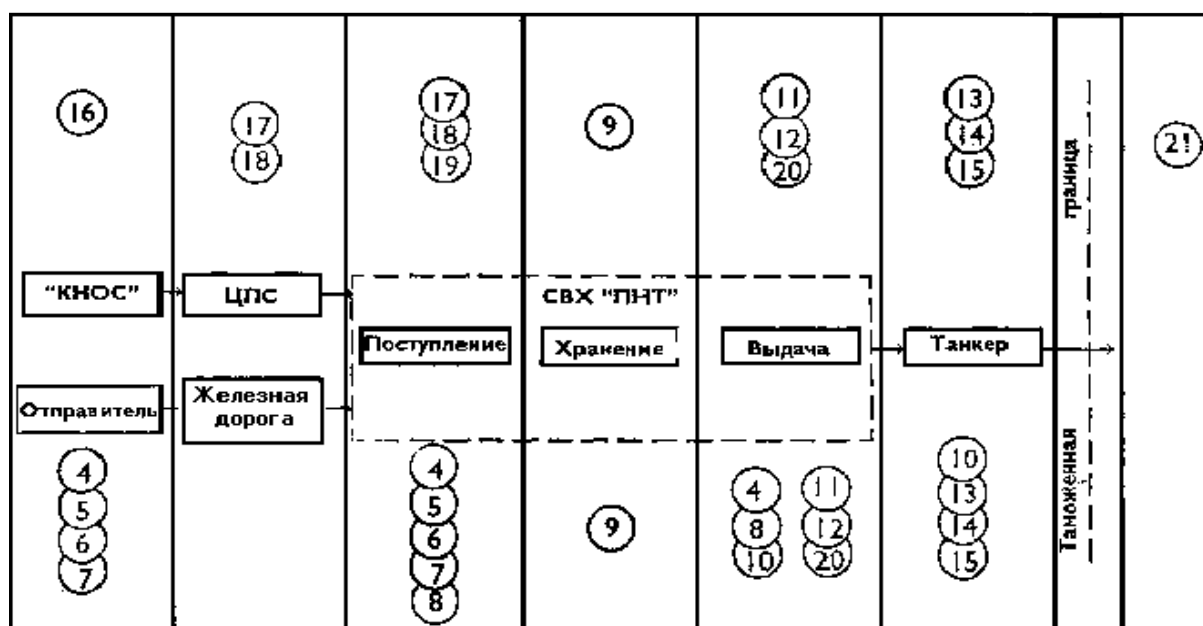
Для достижения поставленной цели решены следующие задачи:

- исследование внешнеторговых потоков сырой нефти и продуктов её переработки;
- определение величины потерь Куйбышевской железной дороги в период навигации из-за «ухода» грузопотока на речной транспорт;
- исследование объёмов производства и перевозок нефтепродуктов в районе тяготения Куйбышевской железной дороги;

- изучение государственного регулирования и общих принципов тарифной политики на железнодорожном транспорте РФ
- определение конкурентоспособных тарифных ставок на экспортные перевозки нефтегрузов со станций Куйбышевской железной дороги;
- анализ использования подвижного состава различных собственников.

Прием "темных" нефтепродуктов с ж.-д. ст. Автово на СВХ "ПНТ" в соответствующие трубопроводы, согласно Поручению, на отгрузку экспортных товаров, осуществляется на основании: - *товарно-транспортной накладной (ТТН) (4)*, - *паспорта качества товара*, оформленного отправителем, (5), - *ГТД (6)*, оформленной во внутренней таможне.

Химическая лаборатория ПНТ проверяет товар на его соответствие ГОСТам, ТУ (7) и паспортным данным, затем производится слив в приемные колодцы. Технологические схемы таможенного контроля при перевалке нефтепродуктов с железнодорожного и трубопроводного на морской транспорт приведены на рисунке 1.



Примечание: цифры, указанные в кружках, являются документами, названия и номера которых приведены в тексте.

Рисунок 1-Технологические схемы таможенного контроля при перевалке нефтепродуктов на морской транспорт.

90 % экспорта нефтегрузов при перевозке речными судами и судами смешанного «река – море» плавания осуществляется через СПб порт. Однако Санкт-Петербургский (СПб) порт обладает относительно небольшой пропускной способностью (имеется всего один причал, способный принять морской танкер водоизмещением 15-20 тыс. т. Помимо этого

большие дополнительные ограничения на пропускную способность СПб порта при экспорте нефтепродуктов речными судами накладывает возможность прохода последними в устье реки Невы только ночью (когда разведены мосты). Данные факторы позволяют удовлетворять лишь незначительную часть потребностей экспортеров нефтепродуктов, что дает дополнительные преимущества железнодорожному транспорту для наращивания объемов экспортных перевозок нефтегрузов на данном направлении.

Немалую роль при перевалке нефтегрузов с одного вида транспорта на другой играет порядок документального оформления данной операции с участием таможенных, сертификационных, сюрвейерских и других организаций.

На Куйбышевской железной дороге объем наливных грузов составляет 55-60 % от общего объема погрузки. Появление на транспортном рынке в апреле еще одного перевозчика (речного транспорта) приводит к резкому сокращению погрузки не только этой номенклатуры грузов (около 1 млн. тонн), но и общей погрузки дороги.

На основании проведенных маркетинговых исследований рынка перевозок нефтегрузов было выявлено, что в период навигации происходит существенный отток грузов «на воду». Это происходит вследствие того, что дорогам не дано право давать скидки. В соответствии с действующим постановлением обращаться в ФТС с заявлениями на предоставление скидок могут только грузоотправители. За прошедший год такие скидки предоставлены в регионе функционирования Куйбышевской железной дороги не были. При сохранении существующей ситуации можно предполагать увеличение потерь груза в навигационный период. Для предотвращения данной ситуации вносятся следующие предложения:

1) разработать методические рекомендации, в соответствии с которыми, дорогам следует представлять в ОАО «РЖД» запросы на отнесение конкретных направлений к конкурентному сектору;

2) после признания правительством РФ данного направления конкурентным на этом участке вводятся свободные (договорных) тарифы.

При этом целесообразно совмещение государственного регулирования в монопольном секторе и использование свободных (договорных) тарифов на перевозку грузов в конкурентных направлениях. В конкурентных направлениях тарифы должны быть из двух составляющих: базовой составляющей цены транспортировки и свободной, формирующийся на основе рыночной цены.