

Приволжская железная дорога – важный фактор экономического развития региона

Ф.И. Хусаинов

кандидат экономических наук
(Приволжская железная дорога)

Удобное географическое положение Приволжской железной дороги, наличие мощной топливно-сырьевой и энергетической баз, высокая транспортная обеспеченность, водные и трудовые ресурсы создали благоприятные условия для интенсивного развития региона

Приволжская железная дорога (дорога) расположена на Юго-Востоке европейской части России, в районе средней и нижней Волги и среднего течения р. Дон. Дорога состоит из трёх отделений: Астраханское, Волгоградское и Саратовское. Удобное географическое положение, наличие мощной топливно-сырьевой и энергетической базы, высокая транспортная обеспеченность, водные и трудовые ресурсы создали благоприятные условия для интенсивного развития региона. Дорога является связующим звеном при транспортировке грузов с Дальнего Востока, Сибири, Урала в центральные регионы России и европейские страны СНГ (Украина, Молдова, Беларусь, страны Балтии), соединяя европейскую часть России с дорогами Казахстана, Средней Азии и Кавказа.

Приволжская железная дорога обслуживает регион, включающий Астраханскую, Волгоградскую и Саратовскую области, частично Тамбовскую и Ростовскую области, а также северную часть Калмыкии. Небольшой участок дороги Палласовка – В.Баскунчак обслуживает Уральскую обл. Казахстана.

На долю Астраханского отделения дороги приходится 27% общей погрузки, Волгоградского и Саратовского – соответственно 42% и 31% (см. рис.1).

Дорога обеспечивает платёжеспособный спрос на перевозки обслуживаемых регионов и имеет достаточный потенциал для

удовлетворения возрастающего спроса на перевозки как грузов, так и пассажиров.

В 2004 г. из предоставленных дорогой услуг по перевозкам грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа 19% приходилось на Астраханское отделение дороги, 43% – на Волгоградское и 38% – на Саратовское.

Внесённые Приволжской железной дорогой налоговые платежи в региональные бюджеты трёх областей распределились следующим образом:

В бюджет Астраханской области – 15,8%;

В бюджет Волгоградской области – 35,3%;

В бюджет Саратовской области – 48,9% (см. рис.2).

На Приволжской железной дороге было погружено около 44 млн. тонн грузов. Относительно аналогичного периода 2003 г. погрузка составила 108,3%. Прирост – более 3,3 млн. т.

Основной вклад в увеличение погрузки внесли:

- топливно-энергетический комплекс (прирост погрузки нефти и нефтепродуктов – 5,4%, кокса – 35,6%);

- металлургия (прирост погрузки черных металлов – 35,6%, цветных – 6,4%);

- химическая отрасль (прирост погрузки химикатов – 5,7%, удобрений – 9,9%);

- строительная отрасль (прирост погрузки строительных грузов – 7,7%, цемента – 8,8%, промсырья – 26,7%);

- сельское хозяйство (прирост погрузки зерна – 10,7%).

При этом, погрузка по Астраханскому отделению выросла на 5,8%, по Волгоградскому – на 12,7%, а по Саратовскому – на 5,0% (рис.3).

На железную дорогу приходится 94% грузооборота транспорта общего пользования региона (без учёта трубопровод-

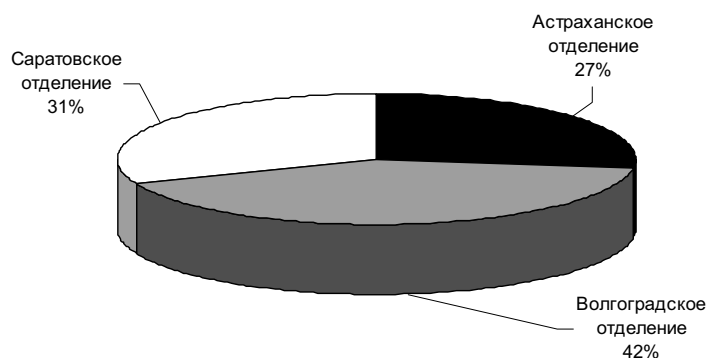


Рис. 1. Доли отделений Приволжской железной дороги в погрузке, %

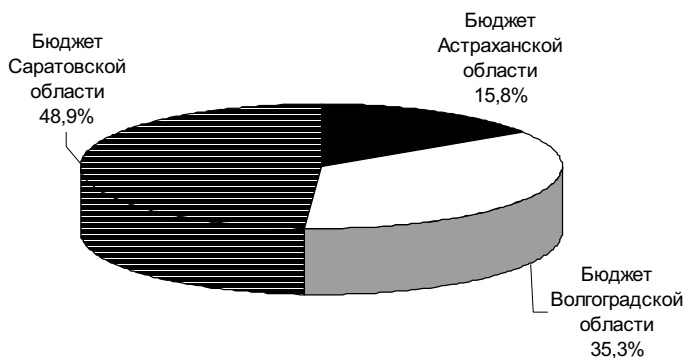


Рис. 2. Распределение налоговых платежей Приволжской железной дороги между бюджетами регионов

ного) и 48,2% погрузки (см. табл. 1 и 2).

Важная проблема взаимодействия дороги с грузоотправителями заключается в завышении грузоотправителями заявок относительно возможностей погрузки, в результате чего дорога не обеспечивает другие заявки и несёт убытки за необеспечение подвижным составом. Грузоотправители заявляют завышенный объём с тем, что бы подстраховаться на случай конвенционных запретов или получения новых контрактов.

Так, заявленный объём погрузки чёрных металлов в 2004 г. на 16,5% превысил фактическую погрузку, промсырья – на 28%, лома чёрных металлов – на 28%, зерна на 4,3%, химикатов и соды – на 5%, цемента – на 8%, нефти и нефтепродуктов – на 6%.

Другой проблемой для дороги является высокая степень неравномерности предъявления к погрузке отдельных грузов, таких как лом чёрных металлов и зерно, что обусловлено спецификой отраслей, производящих эти товары. Так, отгрузка зерновых в период уборки урожая осуществляется в максимальном объёме, но в остальные периоды года грузоотправители в ожидании более благоприятной ценовой конъюнктуры могут снизить отгрузку, а потом в течение недели предъявить к перевозке месячный объём груза. Аналогичная ситуация с отгрузкой лома чёрных металлов: в первой и второй декаде дорога традиционно отстаёт от плана погрузки, а в третьей декаде погрузка резко возрастает.

Следствием неравномерности погрузки является ещё одна проблема – неравномерность выгрузки, что приводит к увеличению простоя вагонов.

Указанные неравномерности отрицательно сказываются на работе дороги, т.к. заставляют содержать избыточный парк и, в конечном счёте, снижают показатели использования подвижного состава.

Вместе с тем, необходимо отметить, что совместными усилиями дороги и грузоотправителей удалось сократить время нахождения вагонов на подъездном пути на 1,44 ч.

Кроме того, в 2004 г. улучшилось взаимодействие с клиентурой, была внедрена автоматизированная система ЭТРАН, позволяющая самостоятельно оформлять заявки на перевозку грузов и перевозочные документы.

Проведённая электрификация участков Волгоград – Саратов, Волгоград – Котельниково с выходом на Тихорецкую, Ростов-

на-Дону, Туапсе, Новороссийск, Сочи – увеличила пропускную способность дороги.

Использование электрической тяги позволило увеличить массу и скорость поездов, а время обработки составов – уменьшить.

Одним из приоритетных направлений развития транспортного комплекса региона в долгосрочной перспективе, является участие региона в формировании международных транспортных коридоров, прежде всего в направлениях Север – Юг и Восток – Запад.

В феврале 2005 г. между Астраханской, Волгоградской и Саратовской областями и ОАО «РЖД» заключено Генеральное соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта, предусматривающее взаимные обязательства сторон по развитию экономики областей и эффективному функционированию железнодорожного транспорта.

В соответствии с этим соглашением, ОАО «РЖД» и субъекты Российской Федерации содействуют созданию благоприятного инвестиционного климата и улучшению транспортного обслуживания населения и организаций региона, а также разрабатывают и реализуют мероприятия по развитию конкурентного сектора в сфере железнодорожных пассажирских перевозок.

Дорогой освоено в 2004 г. капитальных вложений на сумму более 10 млрд.руб., в т.ч. на территориях:

Астраханской области – 46%;
Волгоградской области – 17%;

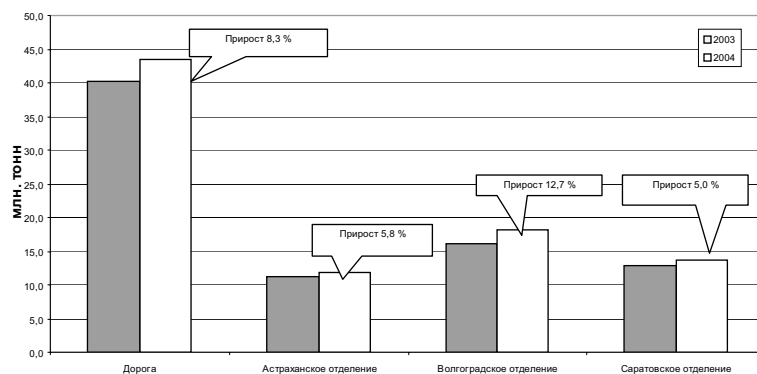


Рис. 3. Погрузка по отделениям Приволжской железной дороги в 2003 и 2004 гг.

Таблица 1
Доля различных видов транспорта
в грузообороте региона в 2004 г., %

Отделение	Всего	В т.ч. по видам транспорта		
		железнодорожный	автомобильный	водный
Астраханское	100,0	93,2	3,3	3,5
Волгоградское	100,0	92,8	4,1	3,1
Саратовское	100,0	95,7	1,6	2,7
Дорога	100,0	94,0	3,0	3,0

Саратовской области – 37%. Для обеспечения возрастающего объема перевозок населения приобретает новый подвижной состав, проводится плановый капитальный ремонт вагонов, ремонтируются платформы.

Между Приволжской железной дорогой, Администрацией Астраханской области и ОАО «Астраханьэнерго» заключены договоры о финансировании работ по электрификации железнодорожного участка ст. Аксарайская-1 – ст. Капустин Яр, согласно которому Администрация области обязалась обеспечить участие в электрификации железнодорожного участка путем оказания содействия в финансировании работ по электрификации железнодорожного участка ст. Аксарайская-1 – Капустин Яр начиная с 2004 г.

Более половины инвестированных в Астраханскую область средств вложено в строительство железнодорожного пути Яндыки – порт Оля. 28 июля 2004 г. состоялось открытие новой железнодорожной линии Яндыки – порт Оля, которая связала интенсивно развивающийся порт на Каспии с Приволжской железной дорогой.

Строительство участка Яндыки – порт Оля позволило значительно повысить конкурентоспособность как самого порта, так и всего восточного направления девятого транспортного коридора по сравнению с альтернативными маршрутами.

Основные преимущества транспортировки грузов через порт Оля:

- срок доставки, при транспортировке грузов из Европы в Индию (или обратно) сокращается с 40 сут. (трансокеанский маршрут, через Суэцкий канал) до 25-30 сут. (через порт Оля);

- расстояние перевозки, при транспортировке грузов из Ев-

ропы в Индию (или обратно) сокращается с 14 тыс. км (трансокеанский маршрут, через Суэцкий канал) до 8 тыс. км (через порт Оля);

- стоимость перевозки при транспортировке грузов из Европы в Индию (или обратно) по международному транспортному коридору «Север-Юг» (через порт Оля) на 25-30% ниже, чем при перевозке трансокеанским маршрутом (через Суэцкий канал);

- перевозки из России в Иран через порт Оля значительно (на 17-38%) дешевле аналогичных перевозок через Махачкалу, Актау и Новороссийск. Выход на Северный Кавказ и к Черноморским портам обеспечивают участки железной дороги Волгоград – Ясиноватая, Волгоград – Краснодар – Новороссийск.

Волгоградская область в системе межрегиональной ассоциации «Большая Волга» осуществляет межрегиональные связи с другими регионами по следующим меридиональным магистральным железнодорожным направлениям: Нижний Новгород – Арзамас – Саранск – Пенза – Ртищево – Поворино; Зеленодольск – Ульяновск – Сызрань – Саратов – Волгоград; Астрахань – Верхний Баскунчак – Ершов – Чапаевск; Поворино – Верхний Баскунчак (по левобережью Волги).

Кроме того, существует ряд сравнительно коротких

соединительных линий, обходов узлов, подходов к портам, крупным промышленным объектам и административным центрам.

В настоящее время через территорию Волгоградской области осуществляются основные межрегиональные и международные транспортно-экономические связи России в направлении Центр – Юг. Железнодорожное направление Саратов – Волгоград – Верхний Баскунчак – Астрахань входит в систему международных транспортных коридоров.

Важнейшие требования к развитию железной дороги как необходимого условия для дальнейшего и эффективного развития экономики региона состоят в:

- удовлетворении в полном объеме потребностей предприятий и населения региона в перевозках грузов и пассажиров;

- повышении качества транспортного обслуживания за счет строительства и реконструкции инфраструктуры;

- повышении безопасности движения и снижении отрицательных воздействий транспорта на окружающую среду;

- развитии производственной и ремонтной базы;

- совершенствовании и техническом развитии парков подвижного состава;

- формировании на территории региона российской части международных транспортных коридоров для обеспечения международных транзитных перевозок грузов;

- создании регионального рынка транспортных услуг на территории региона за счет строительства терминалов и логистических центров на основных магистральных направлениях транспортной сети и пунктах перевалки грузов с одного вида транспорта на другой.

Таблица 2
Доля видов транспорта в погрузке в 2004 г., %

Отделение	Всего	В т.ч. по видам транспорта		
		железнодорожный	автомобильный	водный
Астраханское	100,0	54,7	34,6	10,8
Волгоградское	100,0	42,9	53,8	3,3
Саратовское	100,0	52,3	36,7	11,1
Дорога	100,0	48,2	44,8	7,0