



20-23 сентября 2011 г.

ПРОМЫШЛЕННАЯ ЛОГИСТИКА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА В РАЙОНЕ НИЖНЕГО НОВГОРОДА



*Чулков Олег,
Старший менеджер по транспортным
технологиям ОАО «ОМК-Сталь»*



*Сергей Семенов,
Директор по развитию
ООО «Морстройтехнология»*

Санкт-Петербург, 2011 г.

План доклада

- Часть I** Возможности использования водного транспорта в логистических цепочках
- Часть II** Конкурентоспособность водного транспорта. Анализ ценовых и неценовых факторов
- Часть III** Проблемы и ограничения при использовании водного транспорта
- Часть VI** Направления повышения конкурентоспособности водного транспорта. Оптимизационные схемы

Часть I Возможности использования водного транспорта в логистических цепочках

Цель работы для ОАО «ВМЗ» – выбор оптимальных транспортных схем с использованием речного транспорта для металлопродукции и сырья для Выксунского металлургического завода.



Расчетные ежегодные объемы грузопотоков металлопродукции:

- Южное направление (Стамбул, Александрия, Туркменбаши) – 400 - 700 тыс. тонн
- Балтийское направление (Роттердам) – 300 - 500 тыс. тонн

Расчетный ежегодный объем перевозок металлолома – 300 тыс. тонн по направлениям:

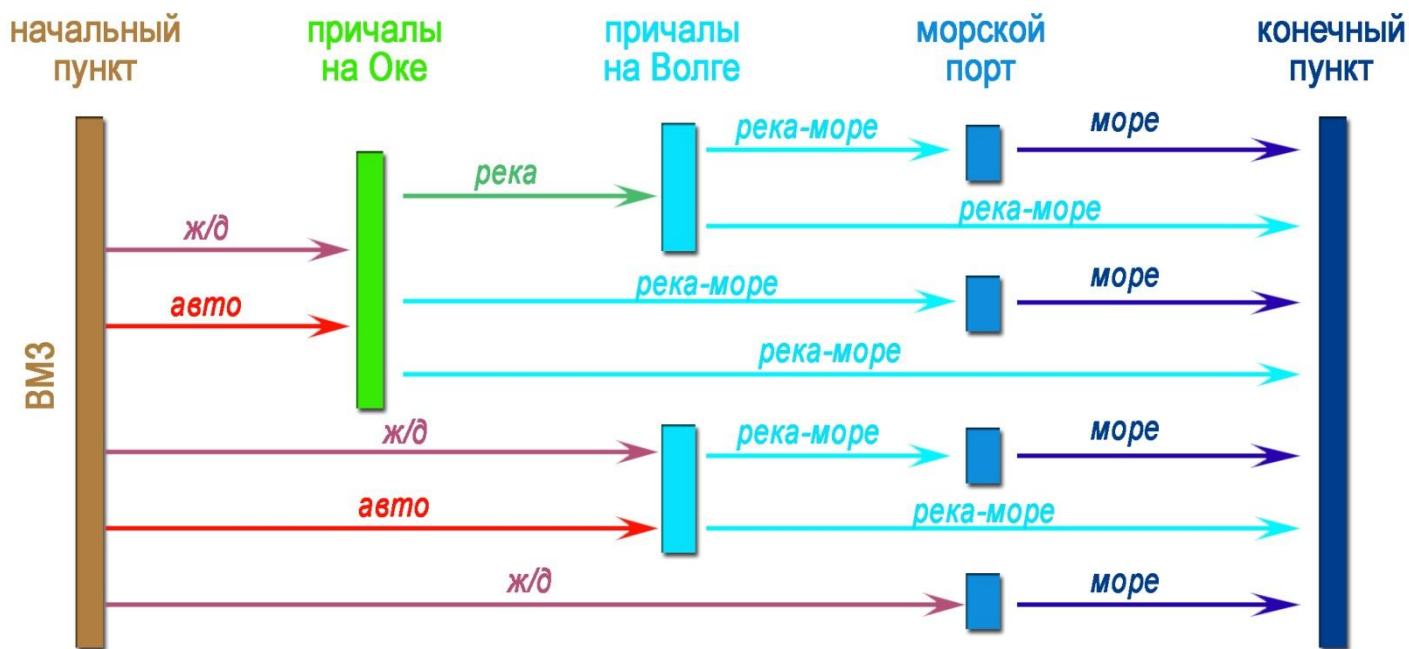
- Череповец
- Нижний Новгород
- Москва
- Самара
- Ульяновск
- Сарapul (Агрыз)
- Саратов

Часть I Речные причалы в регионе тяготения к г. Выкса



Часть I

Альтернативные маршруты доставки



Направление	Причалы на Оке	Причалы на Волге	Морской порт	Конечный пункт
Балтийское	Навашино	Н.Новгород-Бор	Усть-Луга	Роттердам
		Ярославль	Архангельск	
Черноморское	Навашино	Н.Новгород-Бор	Ростов-на-Дону	Стамбул
			Новороссийск	
Каспийское	Навашино	Н.Новгород-Бор	Астрахань	Туркменбаши
Средиземноморское	Навашино	Н.Новгород-Бор	Ростов-на-Дону	Александрия
			Новороссийск	

Часть II

Конкуренентоспособность речного транспорта

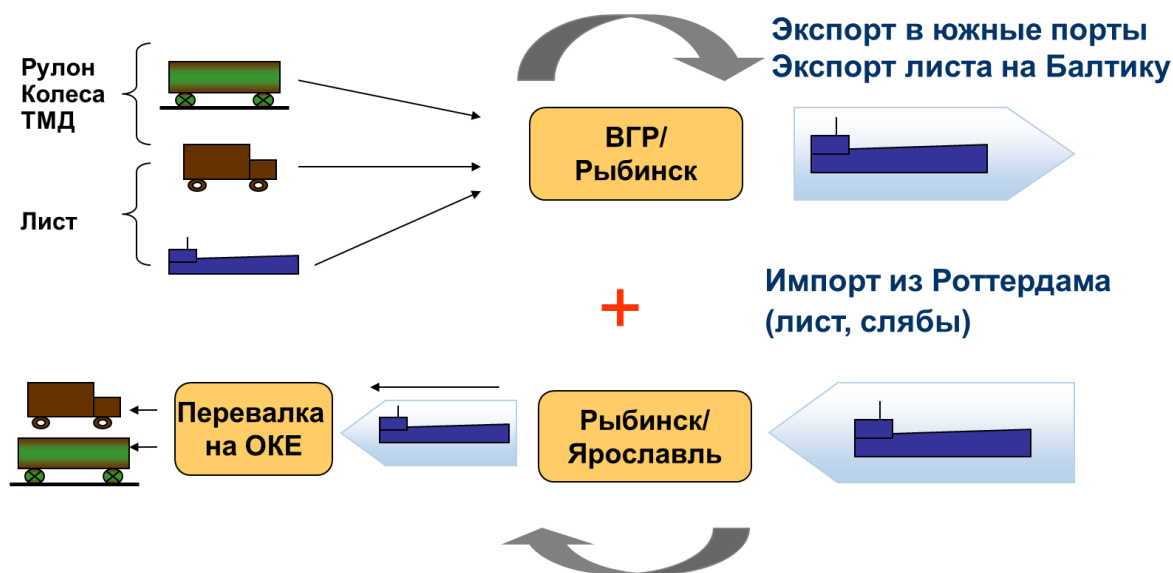
- По всем направлениям была рассчитана стоимость доставки

Сравнение стоимости доставки различных видов продукции ВМЗ на направлении Туркменбаши по различным транспортным схемам, руб./тонну

Транспортная схема	Груз 1	Груз 2	Груз 3	Груз 4	Груз 5	Груз 6
Маршруты с перевалкой в порту Астрахань						
Автотр. до порта на Оке, ПРР на Волге (НН), речной до Астрахани, морской до Туркменбаши
Ж/д до порта на Оке, ПРР на Волге (НН), речным до Астрахани, морским до Туркменбаши
Автотр. до порта на Волге, речной до Астрахани, морской до Туркменбаши
Ж/д до порта на Волге, речным до Астрахани, морским до Туркменбаши
Ж/д до Астрахани, морским до Туркменбаши
Маршруты с использованием судов "река-море"						
Автотр. до порта на Оке, ПРР на Волге (НН), река-море до Туркменбаши
Ж/д до порта на Оке, ПРР на Волге (НН), река-море до Туркменбаши
Автотр. до порта на Волге, река-море до Туркменбаши
Ж/д до порта на Волге, река-море до Туркменбаши

Часть II Конкуренентоспособность речного транспорта – основные выводы

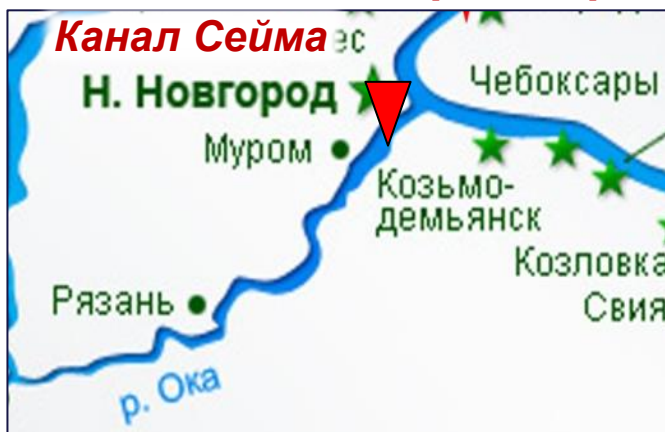
- В целом речные маршруты на ЮГ экономически более целесообразны по отношению к традиционным маршрутам по железной дороге.
- Лучшие речные маршруты формируются с использованием причалов на Волге (Бор или Ярославль-Рыбинск).
- Для экспорта на БАЛТИКУ часть грузов выгоднее оставить на железной дороге. При «переключении» на реку необходимо дополнительно оценить риски и учитывать сезонность этих направлений.
- Для импорта с БАЛТИКИ «переключение» на реку целесообразно, но с использованием одной Волжской перевалки и ж/д вывозом.



Часть III

Проблемы и ограничения при использовании водного транспорта. Условия судоходства в бассейне р. Ока

Гарантированные глубины судового хода в бассейне р. Ока



Участок водного пути	Глубина, м	Осадка, м
р. Ока до г. Дзержинск	1,7	1,5
от г. Дзержинск до Автозаводского порта	2,5	2,3
от Автозаводского порта до устья Оки	3,5	3,2
р. Волга	4,0/3,5	3,2

- Лимитирующим участком на Оке является канал Сейма – глубина 1,7 м.
- При этом глубины в верхнем течении Оки – до 2,5-3,5 м. и более



- Снижается допустимая осадка судна, растет стоимость перевозок
- Сокращается пригодный для перевозок на данном участке флот
- Возникают маршруты с дополнительными перевалками
- Крупные судоходные компании не заинтересованы в работе в бассейне Оки

Часть III Варианты составов для плавания в бассейне р. Ока

Состав	Грузоподъемность, тонн	Осадка в грузу, м	Стоимость фрахта, руб./сутки
Судно типа «Окский» (проект 559Б) +баржа-приставка (проект 942)	2000	2,31	105 000
2 баржи (проект 942) +буксир-толкач типа «Плотовод» (проект Р-33)	1800	1,50 (неполная загрузка)	85 000



Баржа-площадка (проект 942)

53 судна в регионе
 ОАО «Московское
 речное пароходство»,
 ОАО «Нижегородский порт»,
 ООО «Порт Коломна» и др.



Судно типа «Окский» (проект 559Б)

16 судов в регионе
 ОАО «Московское
 речное пароходство» - 5

Часть III

Условия судоходства в ЕГС



Основные лимитирующие участки на балтийском направлении:

- Шлюзы Городецкого гидроузла
- Нижнесви́рский шлюз

на балтийском направлении:

- Шлюзы Кочетовского гидроузла – в 2008 г. проблема решена

- при стоимости фрахта 100 тыс. руб./сутки за судно издержки составляют до 1-2 млн. руб. за кругорейс, или до 500-1000 руб./тонну (максимум)
- при сопоставимой длине маршрута фрахт в сторону Балтики дороже, чем к азовским портам

Часть III Проблемы ценообразования на речном транспорте. Выбор порта и стоимость перевалки

Рассмотрено 23 причала в следующих границах:

- р. Ока от устья до 410 км (г. Касимов)
- р. Волга от впадения Оки (904 км) до 933 км (г. Кстово)

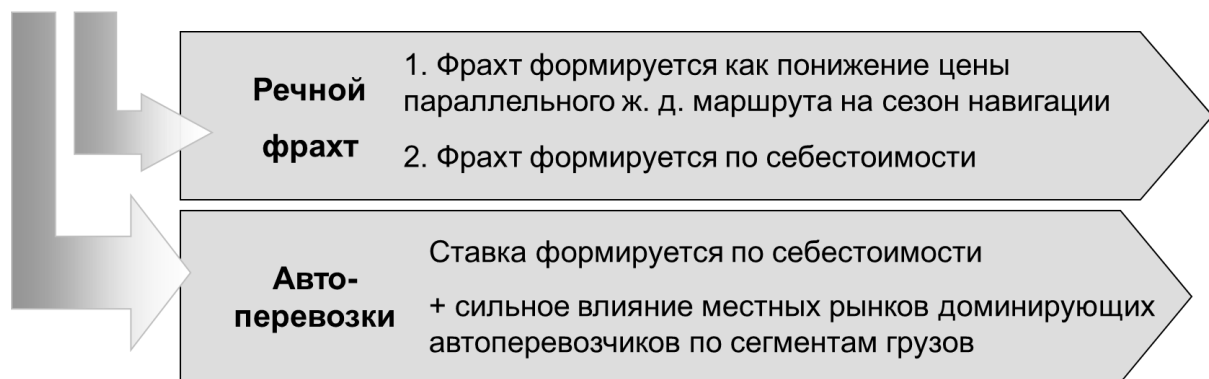
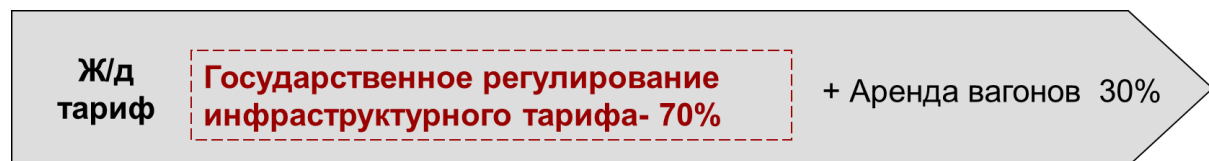
Критерии выбора порта:

- Удаленность от завода в г. Выкса
- Наличие ж/д подходов
- Качество автодорожных подходов
- Возможности хранения
- Стоимость услуг

- Стоимость перевалки сильно отличается у разных компаний, при этом некоторые цены сильно завышены – до 1,5-2,5 выше, чем в морском порту
- Многие компании – не специализированы на перевалке, не имеют достаточного опыта
- Неустойчивый грузопоток в бассейне р. Оки, нет стабильных объемов – все возможные издержки, связанные с работой на нового клиента, сразу же закладываются в стоимость услуг, а не относятся на длительный период
- Стоимость содержания недозагруженной инфраструктуры закладывается в стоимость перевалки
- На волжских причалах не достигаются проектные глубины у причалов из-за низкого уровня сброса на Чебоксарском водохранилище, снижается производительность кранов

Часть III Проблемы ценообразования на речном транспорте. Стоимость речного фрахта

Основной принцип - стоимость фрахта определяется от уровня железнодорожного тарифа на сопоставимом направлении с небольшим дисконтом



Но это не позволяет дать действительно конкурентоспособную цену, т.к. не учитываются особенности подвоза груза к причалам, стоимость перевалки, влияние сезонности

- Ставки фрахта очень волатильны и чутко реагируют на изменения в спросе
- Стоимость фрахта имеет сезонность
- Все издержки, связанные с простоями на шлюзах, дополнительной перевалкой, простоем под погрузкой закладываются судовладельцем в стоимость фрахта
- Нормы погрузки в портах не позволяют погрузить/разгрузить судно без демерджа
- Не работает «экономия масштаба»
- Стоимость фрахта определяется от уровня железнодорожного тарифа на сопоставимом направлении с небольшим дисконтом

Часть VI Перспективные направления развития речной логистики

- Увеличение гарантированных глубин судового хода на лимитирующих участках для выравнивания условий судоходства на р. Ока и р. Волга до 3,5 м.
- Формирование «сквозных» логистических сервисов для более эффективного ценообразования, конкурентоспособности «речных» маршрутов. Альтернатива – развитие экспедиторского направления в организационной структуре производителей и экспортеров
- Реконструкция Городецкого гидроузла за счет федерального бюджета либо ГЧП, либо альтернативное решение для повышения пропускной способности водного пути (рассматривается вариант строительства нового гидроузла).
- Строительство 2-ой нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла. ФЦП предусмотрено строительство в 2010 - 2014 гг., объем финансирования 7303,1 млн. руб., в т.ч. 30% – внебюджетные источники.
- Улучшение механизации в речных портах для сокращения времени погрузки.



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!