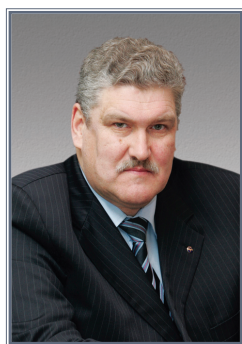


# ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

ПЕРВЫЙ  
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ  
ОАО «РОССИЙСКИЕ  
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»  
Вадим Николаевич  
Морозов



Железнодорожный транспорт, как известно, является одним из крупнейших потребителей энергетических ресурсов. В 2008 году «Российские железные дороги» потребили почти 48 млрд. кВт·ч электроэнергии и более 3,1 млн. тонн дизельного топлива, что составило соответственно почти 5 и 9% потребления этих ресурсов в целом по стране. Суммарные эксплуатационные затраты ОАО «РЖД» на топливно-энергетические ресурсы составили более 133 млрд. рублей.

При этом удельный вес затрат на топливо и электроэнергию в структуре эксплуатационных расходов нашей компании неуклонно увеличивается. Так, если в 2004 году их доля составляла чуть более 12%, то к настоящему времени – уже 14%. Это связано в первую очередь с ростом цен на дизельное топливо и увеличением тарифов на электроэнергию. Поэтому мы придаем первостепенное значение эффективному использованию топливно-энергетических ресурсов.

Учитывая важность этой работы, наша компания реализует собственную энергетическую стратегию, отвечающую как долгосрочным ориентирам развития железнодорожного транспорта и задачам ОАО «РЖД», так и приоритетам развития российской энергетики.

Энергетическая стратегия направлена на решение двух основных функциональных задач: гарантированное обеспечение энергобезопасности перевозочного процесса и максимально возможное энергосбережение.

Реализация этой стратегии (с 2004 по 2008 год) уже позволила снизить удельный расход топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов, который является основным показателем энергоэффективности работы, более чем на 3%. Это позволило сэкономить 1,3 млрд. кВт·ч электроэнергии и более 107 тыс. тонн дизельного топлива на общую сумму почти 4 млрд. рублей.

Благодаря интенсивной работе по повышению эффективности использования топливно-энергетических ресурсов «Российские железные дороги» вышли на самый высокий уровень энергоэффективности за всю свою историю.

Но компания не собирается останавливаться на достигнутых результатах. В соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, важнейшим программным документом долгосрочного развития нашей отрасли, энергоэкономичность железнодорожного транспорта возрастет еще больше – удельный расход электроэнергии на тягу поездов к 2030 году должен быть сокращен на 14,4%, а топлива – на 9,1% (к уровню 2007 года).

В ОАО «РЖД» уже реализуется уникальная по своему масштабу и применяемым технологиям «Автоматизированная система коммерческого учета электрической энергии» (АСКУЭ). Она позволяет снизить потери энергоресурсов за счет сведения баланса электропотребления по тяговым подстанциям и обеспечить эффективный контроль транзита электроэнергии через сети РЖД.

В компании ведется работа по созданию энергетических паспортов железных дорог, что обеспечивает прозрачность потоков материальных и финансовых ресурсов в области энергопотребления, позволяет выявить резервы снижения энергозатрат.

Важную роль в обеспечении энергоэффективности играет отраслевой инвестиционный проект «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте», в рамках которого ежегодно внедряются энергосберегающие технические средства

и технологии, в том числе лучшие результаты научно-исследовательских работ, проводимых ОАО «РЖД», и новинки ресурсосберегающей техники.

Энергоснабжение играет огромную роль в достижении стратегических задач железнодорожного транспорта. Поэтому для ОАО «РЖД» становится актуальной задача диверсификации энергоснабжения структурных подразделений компании, а также своевременное и эффективное вхождение на товарно-сырьевые биржи для осуществления закупок топлива.

Для диверсификации энергоснабжения «Российских железных дорог» на период до 2015 года предполагается реализация следующих мер:

- развитие сектора генерации электрической и тепловой энергии, преимущественно для нужд нетяговой энергетики, а также резервного покрытия пиков нагрузки и отклонений на рынке электрической энергии и мощности;
- применение в автономной тяге жидкого моторного топлива из природного и попутного нефтяного газа, активизация исследований по использованию альтернативных видов синтетического моторного топлива;
- внедрение на объектах энергообеспечения инновационных технологий сжигания низкосортных углей и других видов твердого топлива (торфа, биомассы, древесины, промышленных и бытовых твердых отходов);
- сотрудничество с независимыми региональными электростанциями промышленных предприятий, генерирующих электро- и теплоэнергию для нужд ОАО «РЖД».

Помимо диверсификации энергоснабжения в компании разработан комплекс мер по работе на либерализованном в результате реформирования рынке топлива (на период до 2010 года), включающий в себя заключение долгосрочных договоров с поставщиками топлива, участие ОАО «РЖД» в работе предприятий ТЭК в качестве соладельца энергетических мощностей и т.д.

Но железнодорожный транспорт не только является одним из крупнейших потребителей топливно-энергетических ресурсов, он также играет ведущую роль в перевозках энергетических грузов: по сети железных дорог перевозится свыше 90% добываемого в России угля, около 10% добываемой нефти и более 2/3 объема производимых в стране нефтепродуктов. На долю этих грузов приходится почти половина грузооборота сети железных дорог, в том числе нефть и нефтепродукты занимают около 17%, уголь – 32%.

Для российских электростанций в 2008 году было отгружено более 84 млн. тонн угля (увеличение погрузки на 23,5%). Хочу отметить, что отгрузка угля электростанциям была произведена в полном соответствии с заявками грузоотправителей.

«Российские железные дороги» устойчиво обеспечивают спрос на перевозки, связанный с участием нашей страны в международном энергетическом сотрудничестве.

Только в прошлом году, в непростых макроэкономических условиях, экспортные перевозки топливно-

энергетических грузов были значительно увеличены – угля на 1,3%, наливных грузов – на 2,4%.

Важное значение топливно-энергетических ресурсов в структуре железнодорожных перевозок и их значимость для устойчивого социально-экономического развития страны нашли свое отражение и в реализации тарифной политики на железнодорожном транспорте.

Установленный в 2003 году поправочный коэффициент к базовым тарифам на перевозку сырой нефти (в размере 1,27), отражающий высокую рыночную цену данного груза, с 2007 года уже дважды снижался (в январе 2009 года размер поправочного коэффициента составил уже 1,15). При этом уровень тарифов на перевозку нефтепродуктов остается ниже тарифов на перевозку сырой нефти.

Дополнительно на перевозку нефти и нефтепродуктов в ряде случаев действуют исключительные тарифные условия.

В целом за 2008 год тарифная поддержка предприятий нефтяного комплекса за счет железнодорожных тарифов составила порядка 4,3 млрд. рублей.

На перевозки угля также действуют различные понижающие коэффициенты. В результате их применения уровень тарифа на перевозки угля ниже уровня базового тарифа грузов этого класса (1-го тарифного класса) на 6–43%, а по отношению к уровню тарифа грузов 2-го тарифного класса (это уровень безубыточности перевозок) – на 26–55% в зависимости от направления и дальности перевозок.

За прошлый год тарифная поддержка предприятий угольной промышленности за счет железнодорожных тарифов составила около 8 млрд. рублей.

Необходимо отметить, что при всей значимости перевозок угля для экономики страны и самого железнодорожного транспорта они являются низкодоходными, а на экспорт – зачастую убыточными для «Российских железных дорог». А ведь компания еще и вкладывает существенные объемы инвестиций в развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава для осуществления этих перевозок. В условиях ограниченности погрузочных ресурсов, наличия «узких» мест в инфраструктуре в периоды пикового спроса ОАО «РЖД» зачастую вынуждено реализовывать перевозки угля в ущерб гораздо более доходным грузам. При этом усугубляется проблема неравномерности спроса на грузовые перевозки, что чрезвычайно осложняет задачу ОАО «РЖД» по устойчивому транспортному обслуживанию экономики страны, особенно в пик пассажирских перевозок и летних путевых работ.

При этом последовательно снижается транспортная составляющая в цене перевозимой продукции. Так, за период 2003–2008 годов транспортная составляющая на экспортные перевозки угля была снижена более чем в 2,7 раза, нефтяных грузов – почти в 2,5 раза. Даже с учетом резкого падения цен на эти товары на мировых рынках в декабре 2008 года транспортная составляющая в цене экспортируемого угля была почти в 1,7 раза ниже, чем в 2003 году, а в цене нефтяных грузов – в 1,3 раза ниже.



1



ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ ОАО «РЖД»

В то же время рост ценового давления на издержки компании со стороны топливно-энергетического комплекса значительно превосходит уровень индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки. Так, за период с 1991 до конца 2008 года, при росте цен в угольной промышленности в 229 раз и в топливной – почти в 200 раз, тарифы на грузовые железнодорожные перевозки были проиндексированы только в 76 раз. Обращаю внимание, что эти соотношения учитывают произошедшие в конце прошлого года изменения цен на промышленную продукцию.

Именно благодаря эффективной работе российских железных дорог отечественные производители топливно-энергетических ресурсов получили устойчивый доступ на мировые рынки и возможность эффективно сбыта своей продукции.

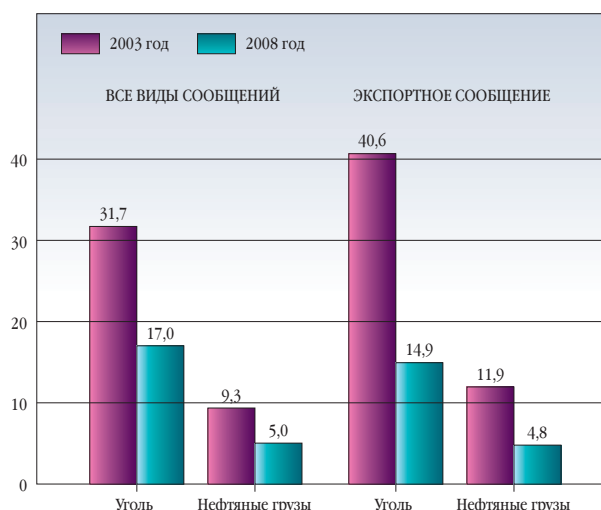
ОАО «РЖД» традиционно большое внимание уделяет максимальному удовлетворению спроса на перевозку угля.

Одной из приоритетных задач Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года является обеспечение потребностей топливно-энергетического комплекса в перевозках и повышение эффективности участия Российской Федерации в международном энергетическом сотрудничестве.

(Необходимо отметить, что ОАО «РЖД» в рамках разработки стратегии было проведено согласование с РАО «ЕЭС России» прогнозных объемов перевозок для нужд электростанций, а сроки ввода объектов железнодорожного транспорта и электроэнергетики взаимосвязаны.)

Для обеспечения перевозок угля на электростанции в Стратегии в период только до 2015 года предусматривается строительство более 1,5 тыс. км дополнительных главных путей, развитие станций и узлов, электрификация и оборудование участков автоблокировкой, строительство и восстановление

2



УРОВЕНЬ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ УГЛЯ И НЕФТЯНЫХ ГРУЗОВ В 2003 И 2008 ГОДАХ, %

80 разъездов. Предусмотрена реконструкция ряда искусственных сооружений (тоннелей и мостов) и строительство обходов Читинского, Ярославского и Пермского железнодорожных узлов.

В перспективе до 2030 года будет построен ряд грузообразующих и технологических линий для освоения новых месторождений топливно-энергетических ресурсов России – Кангаласского и Эльгинского месторождений угля, Элегестского и Апсатского месторождений коксующегося угля, Русского и Заполярного нефтегазового месторождений и т.д.

В последнее время значимой проблемой стало существенное превышение нормативного времени нахождения вагонов на путях необщего пользования на ряде электростанций, являющихся получателями энергетических углей.

Основными причинами этого можно считать отсутствие должной ответственности руководителей этих предприятий за использование подвижного состава, имеющиеся недостатки в организации погрузочно-разгрузочных работ, неисправности соответствующего оборудования, недостаточное количество локомотивов, несогласованность действий с получателями продукции при организации поставок.

Поэтому, учитывая высокую социальную и экономическую значимость топливно-энергетических грузов, необходимо совершенствовать взаимодействие между «Российскими железными дорогами» и предприятиями топливно-энергетического комплекса.

В частности, хотел бы выделить два основных направления.

Во-первых, это обеспечение согласованности действий всех предприятий ТЭК в области организации равномерного предъявления грузов к перевозке в течение всего года (в соответствии с техническими возможностями инфраструктуры). Это позволит обеспечить бесперебойное снабжение топливно-энерге-



тическими грузами всех потребителей, в том числе и в пиковые периоды.

Во-вторых, системное решение проблемы длительного простоя вагонов и, соответственно, несбалансированного использования пропускных способностей инфраструктуры. Для этого Минэнерго России и генерирующим компаниям следует реализовать комплекс

мероприятий, направленный на обеспечение своевременной выгрузки грузов на электростанциях.

Уверен, что совместные усилия железнодорожников и энергетиков на основе взвешенных долгосрочных программ развития позволят нам обеспечить высочайший уровень энергоэффективности российской экономики и энергобезопасности страны.