



# ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ СОБРАНИЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

28.02.2024

г. Владивосток

№ 1306

Об обращении Законодательного Собрания Приморского края к Губернатору Приморского края Кожемяко О.Н. по вопросу приоритета перевалки угля в специализированных портах при распределении пропускной способности Восточного полигона железных дорог

Законодательное Собрание Приморского края

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

- 1.Принять обращение Законодательного Собрания Приморского края к Губернатору Приморского края Кожемяко О.Н. по вопросу приоритета перевалки угля в специализированных портах при распределении пропускной способности Восточного полигона железных дорог (прилагается).
- 2.Направить настоящее постановление Губернатору Приморского края.
- 3.Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель  
Законодательного Собрания

А.А. Волошко

Приложение  
к постановлению  
Законодательного Собрания  
Приморского края  
от 28.02.2024 № 1306

Обращение  
Законодательного Собрания Приморского края  
к Губернатору Приморского края Кожемяко О.Н. по вопросу  
приоритета перевалки угля в специализированных портах  
при распределении пропускной способности  
Восточного полигона железных дорог

Уважаемый Олег Николаевич!

В Законодательное Собрание Приморского края поступило обращение ряда стивидорных компаний Дальнего Востока, в котором компании выражают обеспокоенность предложением АО "Восточный порт" в адрес Президента Российской Федерации Путина В.В. о приоритете перевалки угля в специализированных угольных морских терминалах перед перевалкой в универсальных морских терминалах, а также просят рассмотреть и учесть мнение всех профессиональных участников процесса перевалки угля на Дальнем Востоке.

Из обращения следует, что ключевыми причинами недозагрузки в адрес морских портов как специализированных, так и универсальных являются инфраструктурные ограничения на сети железных дорог. Введение приоритизации не позволит данные причины устранить, а приведет только к перераспределению грузопотоков на отдельных направлениях, в частности на Восточном полигоне железных дорог. По итогу суммарный объем перевезенного (переваленного) груза не изменится.

Перераспределение грузовой базы между операторами морских терминалов приведет к снижению конкуренции, увеличению себестоимости грузов и их стоимости для конечных потребителей. Специализированные терминалы изначально входят в холдинговые промышленные группы и будут ориентированы на приоритетную перевалку собственного угля, либо последует ценовая дискриминация при установлении тарифов перевалки.

Введение любых ограничений, связанных с необходимостью специализации действующих морских терминалов, будет противоречить положениям статей 15 и 16 главы 3 Федерального закона от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ "О защите конкуренции", в соответствии с которыми запрещены ограничивающие конкуренцию акты и действия (бездействие) федеральных органов исполнительной власти, а также соглашения между федеральными органами исполнительной власти или осуществление этими органами согласованных действий, если такие соглашения или такое осуществление согласованных действий приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции.

Уголь является доминирующей грузовой базой для всех стивидорных компаний Дальнего Востока. Альтернативного сопоставимого массового груза для перевалки, позволяющего компенсировать потенциальное перераспределение угля, просто не существует на сегодняшний день. Соответственно, снижение потока угля в адрес универсальных портов Дальнего Востока создаст напряженность на рынке занятости для десятков тысяч рабочих (с учетом смежных подрядных организаций и членов семей) и снизит налоговые платежи в бюджет Российской Федерации на 4-5 млрд рублей. Кроме того, ряд универсальных портов имеют мобилизационные задания, исполнение которых сопряжено с полноценной постоянной работой порта.

В обращении отмечается, что указанная в предложении АО "Восточный порт" высокая скорость выгрузки угля в специализированных портах традиционно компенсируется в универсальных портах наличием большого парка грейферных кранов и кранов-манипуляторов. Так, по устоявшейся практике пять-шесть мобильных кранов-манипуляторов по производительности сопоставимы с одним вагоноопрокидывателем. Более того, наличие большого парка кранов и манипуляторов нивелирует технологические риски остановки одного из кранов. При этом технологический риск при поломке вагоноопрокидывателя крайне актуален для специализированных портов, особенно с учетом того, что срок поставки запасных частей из недружественных стран в настоящее время измеряется месяцами.

Значительные инвестиционные затраты на развитие технологии перевалки с целью ее увеличения, а также инвестиции в передовые технологии соблюдения экологического баланса и поддержки социальных проектов населения осуществляют все стивидорные компании Дальнего Востока, а не только АО "Восточный порт". Соответственно, все испытывают сложность с их окупаемостью с учетом пропорционального уменьшения загрузки мощностей при распределении ОАО "РЖД" пропускной способности инфраструктуры общего пользования. Строительство вагоноопрокидывателей экономически целесообразно при объемах перевалки не менее 8-10 млн тонн угля в год. При этом во многих универсальных морских портах установление вагоноопрокидывателей технически невозможно из-за исторически сложившихся границ и ограниченных площадей.

Падение темпов выгрузки угля в зимний период затрагивает всех без исключения операторов морских терминалов вне зависимости от технологии выгрузки, наличия тепляков и вагоноопрокидывателей. Это обусловлено недостаточными мерами подготовки угля (сохранения сыпучести) грузоотправителями, а также инфраструктурными ограничениями на сети железных дорог, которые не позволяют соблюдать ОАО "РЖД" нормативные сроки доставки угля грузополучателю.

В настоящее время АО "Восточный порт" при перерабатывающей способности в 1459 вагонов в сутки обеспечивает объем выгрузки в размере 949 вагонов в сутки. При этом отгрузка угля в адрес АО "Восточный порт" на

сегодня составляет 974 вагона в сутки. Количество на Дальневосточной железной дороге вагонов с углем в адрес АО "Восточный порт" на сегодня составляет 6556 вагонов, что уже негативно сказывается на продвижении других составов в границах железной дороги. Только на станциях Дальневосточной железной дороги отставлены от движения 27 груженых поездов в адрес АО "Восточный порт". Малейшее замедление работы АО "Восточный порт" приводит к снижению эффективности эксплуатационной работы всего Восточного полигона железных дорог. Дальнейшее перераспределение дополнительных объемов экспортного угля исключительно в адрес специализированных угольных терминалов будет вызывать еще большие затруднения в эксплуатационной работе Восточного полигона железных дорог по причине сгущения поездопотока в точечных направлениях.

Факт невыполнения АО "Восточный порт" выгрузки по перерабатывающей способности был отмечен во время совещания по вопросу организации выгрузки в портах Дальневосточного бассейна, которое состоялось 15 января 2024 года под председательством начальника Дальневосточной железной дороги. Фактически выполнение выгрузки составляет 65 процентов: 949 вагонов в сутки вместо 1459 вагонов.

При невыполнении плана по выгрузке угля АО "Восточный порт" другие стивидорные компании рискуют остаться без полувагонов и сорвать выполнение поставленной Президентом Российской Федерации задачи.

Универсальные порты имеют значительное преимущество перед специализированными терминалами в способности обеспечения экономически востребованных перевозок импортных грузов, что стало особенно актуально в дальневосточных портах при изменении логистических транспортных потоков.

В целях обеспечения пропускной способности железных дорог и увеличения объемов перевалки грузов как в специализированных, так и универсальных портах стивидорные компании полагают целесообразным ОАО "РЖД" уделить внимание развитию тяги, припортовых станций и реконструкции "узких мест" на железнодорожной инфраструктуре общего пользования, что позволит обеспечить бесперебойную доставку грузов до морских портов в рамках объемов, установленных договорными отношениями между морскими портами и ОАО "РЖД".

Стивидорные компании считают, что вопрос приоритизации загрузки специализированных или универсальных морских портов - это выбор заказчика (собственника) угля, который стандартно осуществляется на основании рыночных механизмов (предлагаемых тарифов на перевалку, сервисных услуг).

Учитывая изложенное, просим Вас рассмотреть просьбу стивидорных компаний Дальнего Востока об обращении к Первому заместителю Председателя Правительства Российской Федерации Белоусову А.Р. с предложением вернуть инициативу АО "Восточный порт" на детальную проработку с участием стивидоров Дальнего Востока.