

ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ LATVIJAS DZELZCEĻŠ В 2017 ГОДУ



LATVIJAS DZELZCEĻŠ

Резюме и комментарий эксперта

В анализе долгосрочных процессов сквозь призму краткосрочности нет ничего уникального или характерного только для нашего общества. С такой проблемой в мире сталкиваются почти все предприятия, акции которых котируются на бирже. Особенно такой подход затрагивает бизнес, требующий больших капиталовложений, а также предприятия, работающие в сферах, в которых результаты носят циклический, сезонный характер или подвержены влиянию краткосрочных факторов. Происходящее в сфере грузовых и пассажирских перевозок следовало бы

рассматривать в долгосрочном аспекте, избегая применявшихся до сих пор подходов, при которых показатели анализируются или сравниваются в рамках одного-двух лет, при этом нередко используются некорректные точки отсчета. Так, если сравнивать результаты деятельности портов стран Балтии (вовсе не игнорируя рост Клайпедского порта за последние годы), видно, что в **2017 году латвийские порты перегрузили почти половину общего объема портов стран Балтии, т.е. почти столько же, сколько вместе перегрузили Клайпедский и Таллиннский порты.**

ОБЪЕМ ГРУЗОВ, ПЕРЕГРУЖЕННЫХ СТИВИДОРАМИ, РАБОТАЮЩИМИ В КРУПНЕЙШИХ ПОРТАХ СТРАН БАЛТИИ (млн. т) 2010-2017



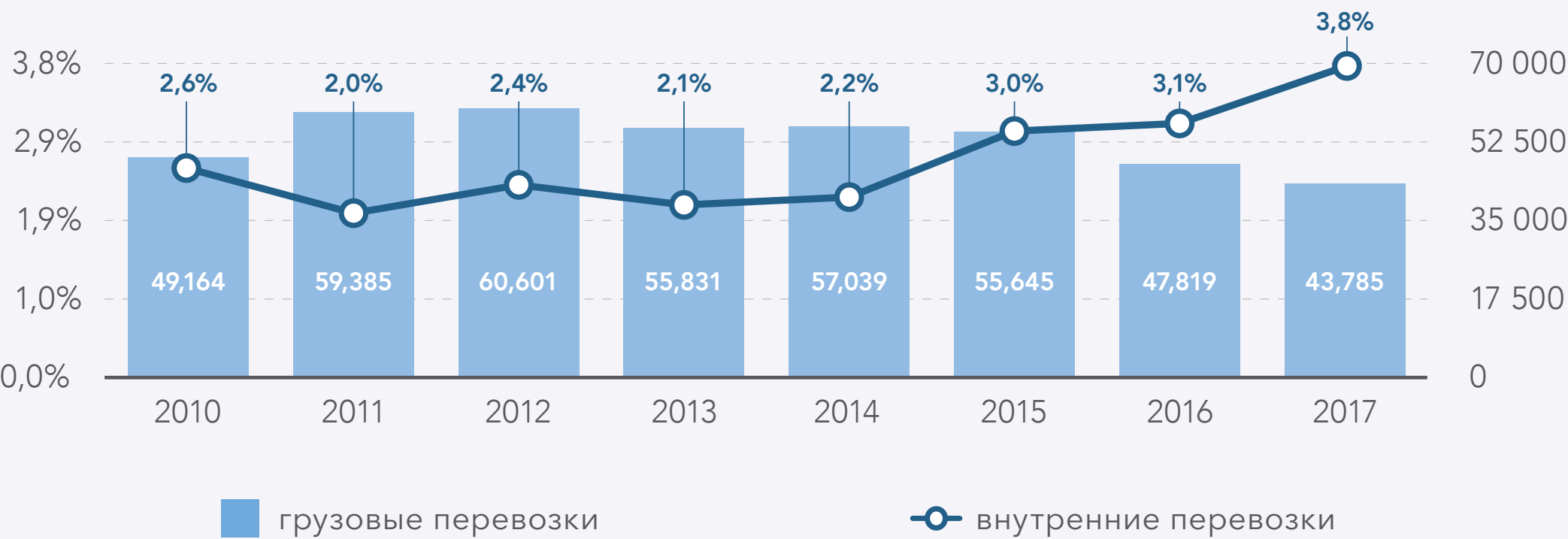
Конкуренентоспособность и долгосрочную устойчивость портов характеризует не только объем переваленных ими грузов, но и их возможность обеспечивать и обслуживать грузопоток в обоих направлениях. Удельный вес полученных грузов в общем объеме грузов становится особенно важным фактором в условиях, когда в выборе порта-отправителя преобладают политические, а не экономические соображения. И хотя у каждого порта этот показатель развивался немного иначе, в настоящее время он утвердился на очень похожих уровнях.

Столь же важную роль в обеспечении грузопотоков, как и порты, играет предприятие "Latvijas dzelzceļš" (LDz). Миссия его двойка и включает в себя как управление железнодорожной инфраструктурой и ее содержание, так и предоставление логистических услуг в сфере грузовых и пассажирских перевозок. Обобщенные результаты деятельности показывают, что в 2017 году объем грузоперевозок сократился примерно на 4 млн. тонн по сравнению с 2016 годом. Снижение началось в 2015 году, когда в результате изменений геополитической

ситуации начал сокращаться объем импортных грузов, получаемых по железной дороге из России. Одним из ответов LDz на изменение структуры грузоперевозок, наряду с активной работой

в направлении Китая и Южной Азии, было стремление увеличить объем внутренних грузоперевозок, доля которых увеличилась с 2,6% в 2010 году до 3,8% в 2017 году.

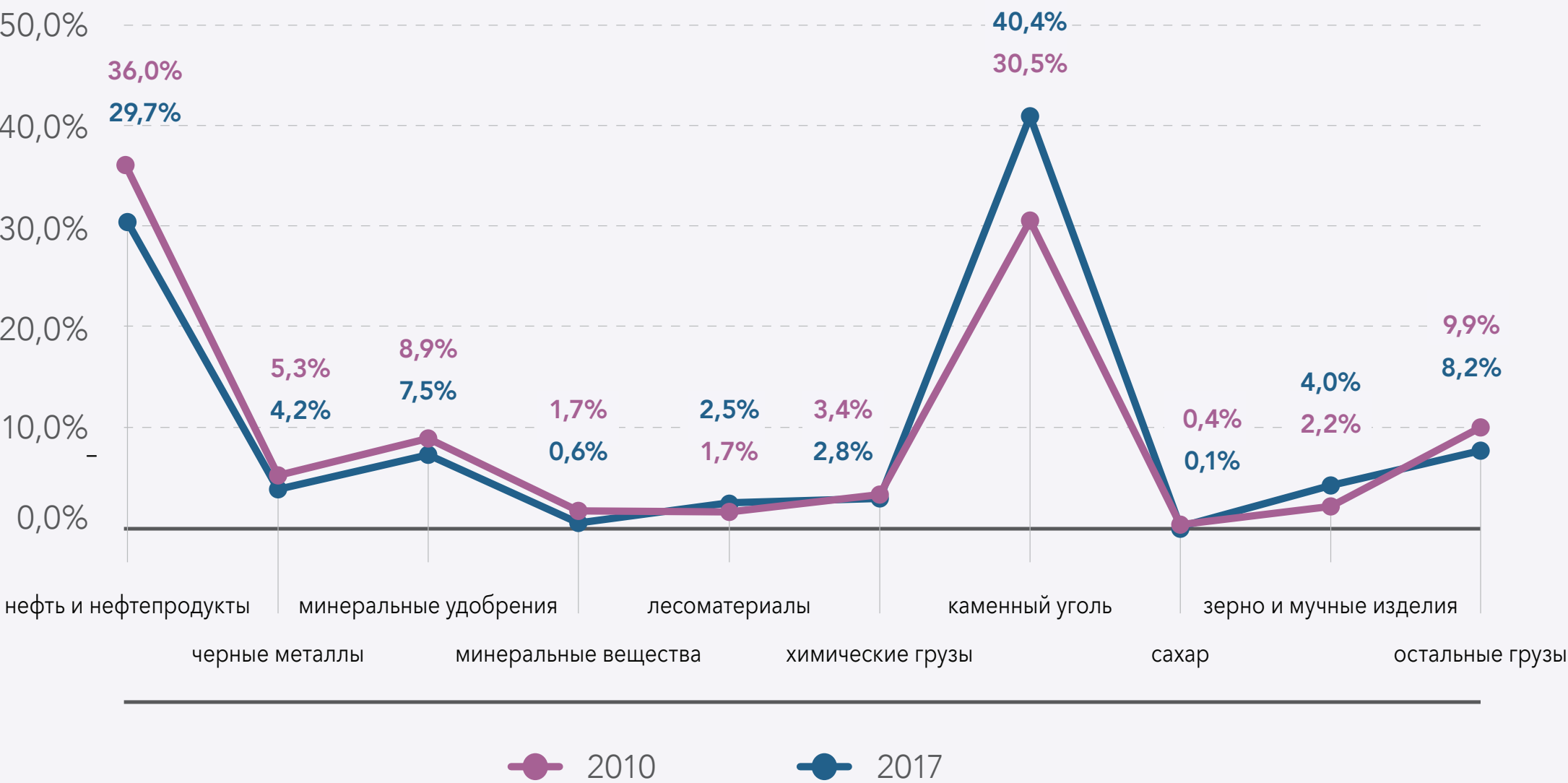
ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ LDZ (тыс. тонн) И ДОЛЯ ВНУТРЕННИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК (%) 2010-2017



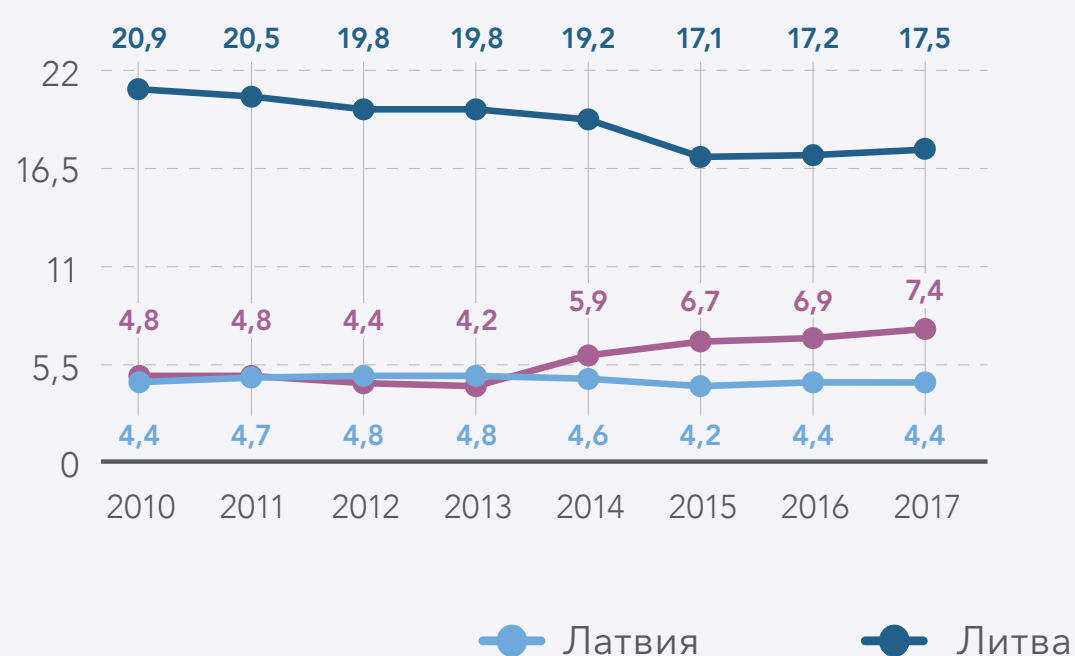
Несмотря на сокращение объема грузов, в структуре перевезенных грузов по сравнению с 2010 годов произошли сравнительно небольшие изменения. На

10,5% вырос объем перевозок каменного угля, в то же время объем нефти и нефтепродуктов сократился более чем на 5%.

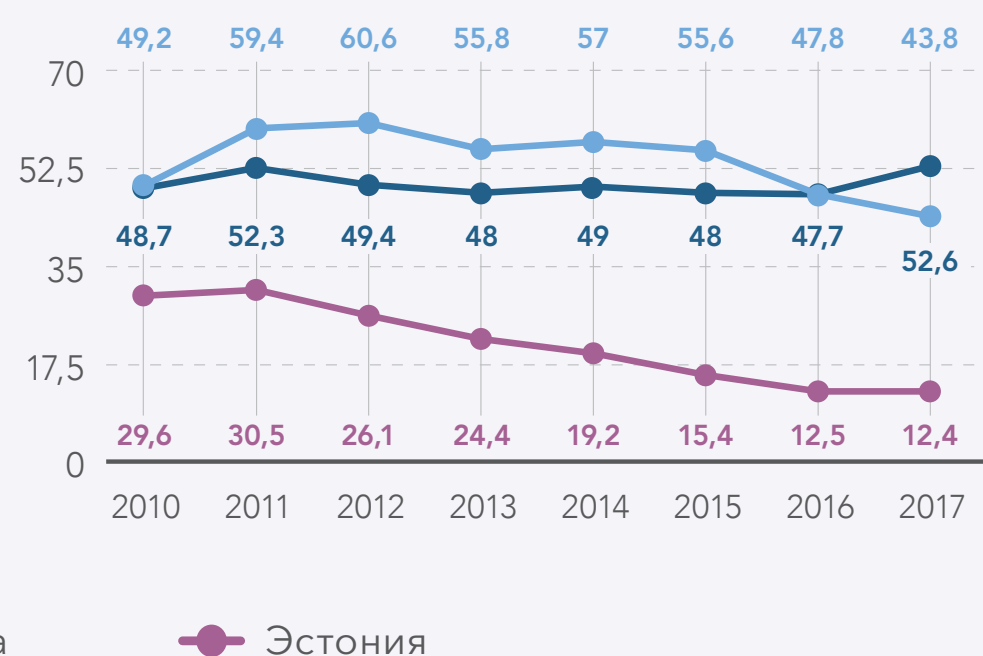
СТРУКТУРА ГРУЗОВ, ПЕРЕВЕЗЕННЫХ LDZ (%) 2010 И 2017



ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В СТРАНАХ БАЛТИИ (млн. пассажиров) 2010-2017



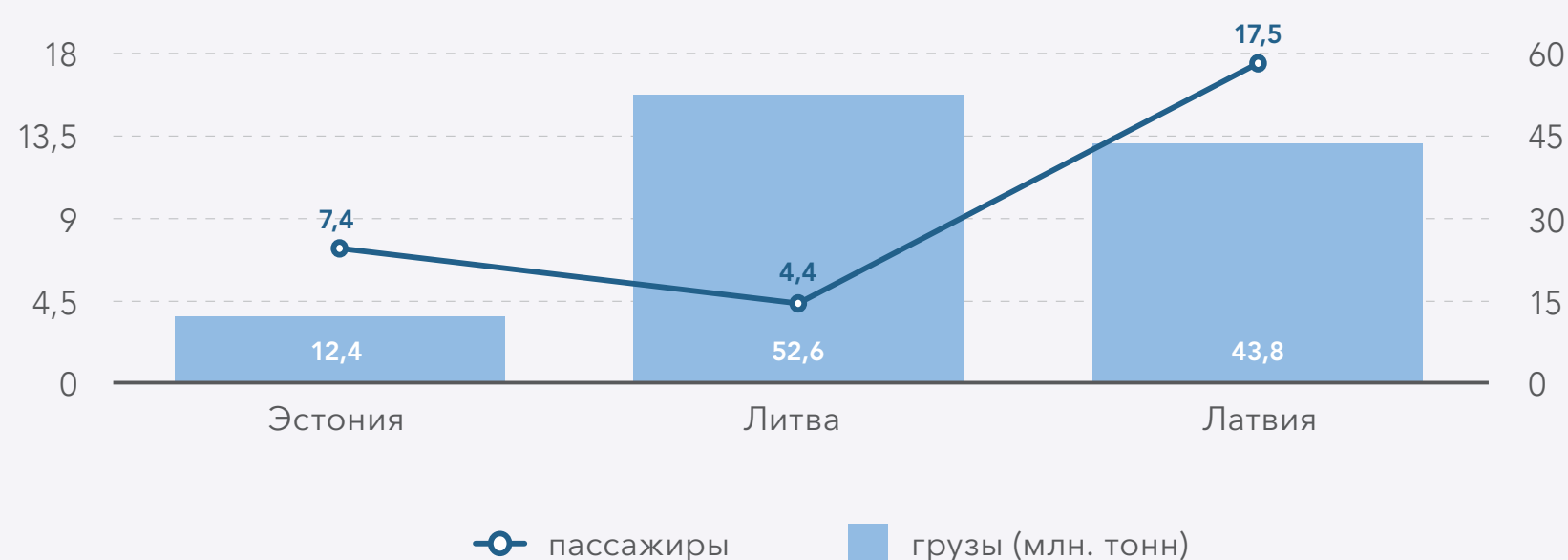
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В СТРАНАХ БАЛТИИ (млн. тонн) 2010-2017



В период с 2010 по 2017 год Латвия в целом была лидером по железнодорожным грузовым и пассажирским перевозкам

в Балтийском регионе. В 2017 году по железной дороге в Латвии было перевезено в 4 раза больше пассажиров, чем в Литве.

ПАССАЖИРСКИЕ (млн.) И ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (млн. тонн) В СТРАНАХ БАЛТИИ 2017



Одну из составляющих миссии LDz – управление и содержание инфраструктуры – гораздо труднее рассматривать и оценивать в сравнении с показателями грузовых и пассажирских перевозок. Конечно, всегда можно придерживаться очень узкой интерпретации, что качество инфраструктуры должно быть отражено в результатах ее использования. Однако такой подход осознанно игнорировал бы проделанное LDz в сфере усовершенствования инфраструктуры. Так, например, в период с 2010 по 2017 год LDz инвестировало в проекты по содержанию и развитию инфраструктуры 782,8 млн. евро, и несомненно, что большинство этих проектов может дать экономический эффект

и получить оценку только в долгосрочной перспективе.

Цифры бесстрастны и показывают результаты и тенденции, но не всегда объясняют причины, а также не отражают ту работу и усилия, результаты которых мы сможем оценить только в будущем. Сейчас, например, еще преждевременно и даже невозможно оценивать с количественной точки зрения инвестиции и работу портов и LDz по разработке новых услуг и привлечению новых клиентов и грузов. Создание новых путей для торговых и грузовых потоков является долгосрочной задачей, которую нельзя выполнить за 1-2 года. Сделанное сегодня будет отражаться в цифрах через 5-7 лет.

Айвар Юрцанс, эксперт по финансам и инвестициям



Эдвин Берзиньш, председатель правления ГАО "Latvijas dzelzceļš"

2017 год был богатым на вызовы для транспортной отрасли в Латвии и мире. Поэтому грузоперевозчикам и портовым терминалам Латвии, а также коллегам за пределами нашей страны приходилось искать возможности для повышения эффективности, развивать связи с новыми бизнес-партнерами и искать новых клиентов. Мы как предприятие, управляющее железнодорожной инфраструктурой, видим, что клиенты по-прежнему охотно выбирают латвийский транспортный коридор для перевозки грузов в латвийские порты. Важно, что клиентский спрос на перевозки с использованием инфраструктуры "Latvijas dzelzceļš" в этом году приблизительно в три раза превышает объемы, утвержденные для перевозок в нашем направлении, что свидетельствует о высокой конкурентоспособности латвийского транспортного коридора. Эти показатели позволяют надеяться, что объем грузов в направлении наших портов в следующем году будет соответствовать реальной рыночной ситуации.

В прошлом году тоннаж перевезенных по нашей инфраструктуре грузов уменьшился, однако увеличилось расстояние, на которое перевозятся грузы: клиенты отправляли больше грузов в более отдаленные порты. Это подтверждается также увеличением объема переваленных грузов в Лиепайском и Вентспилсском портах.

Установленные в прошедшем году новые партнерские отношения с такими предприятиями, как "DHL", Дуйсбургский порт, Хоргосский грузовой терминал, с находящимся в Беларуси "Большим камнем", соглашения с индийскими и иранскими партнерами открывают для латвийского транспортного коридора возможности развития в более отдаленной перспективе. Конечно, сотрудничество в таком формате не гарантирует немедленный результат, однако вкупе с планируемыми проектами по развитию инфраструктуры это внесет значительный вклад в повышение конкурентоспособности латвийского транспортного коридора.

Говорят, что ничто так не постоянно, как перемены. Можно с уверенностью утверждать, что в этой отрасли они будут продолжаться и в этом году – это касается развития не только маршрутов, но и используемых технологий. Разработка решений по обработке данных, их оцифровке и новых, ориентированных на клиентов решений приобретает все большее значение. Несмотря на различные внешние факторы, например, динамику цен на энергоресурсы или геополитические события, внедрение новых технологических решений – так же, как и инвестиции в инфраструктуру – играют значительную роль в обеспечении международной конкурентоспособности нашей страны в долгосрочной перспективе.

Год в разрезе: отрасль расширяет географию своей деятельности

То, что в транспортно-логистической отрасли рано или поздно наступит переломный момент, было ясно уже давно – еще до геополитических событий, произошедших за последние годы в регионе. Россия уже с конца прошлого века не скрывала планов по развитию своих портов в Финском заливе, что неизбежно влияет на работу латвийского транзитного коридора. Правда, в последние три года работу над реализацией этого плана ускорила политическая ситуация, и это ощущается в падении объемов отрасли в Латвии.

Необходимо признать, что для нашей отрасли характерна определенная инерция и изменения в ней не происходят стремительно, поэтому реальное влияние этих изменений транспортные и логистические предприятия ощутили не в 2014-м и не в 2015 году, когда взаимные экономические санкции великих держав уже какое-то время действовали, а только в последние два года. Поэтому у многих реакция на эти события была запоздалой, однако произошедшие в 2017 году перемены свидетельствуют о том, что все уже осознают реальность и активно работают над тем, чтобы укрепить как отношения с уже существующими партнерами, так и найти новых в тех регионах мира, в направлении которых предприятия отрасли до сих пор даже не смотрели – в том числе не только в Китае, но и, например, в странах Южной Азии.

Одна из важнейших тенденций – наблюдающаяся в мире перспектива роста контейнерных перевозок. Традиционно большая часть грузов перевозится морским путем, однако инициатива евразийского масштаба, направленная на содействие контейнерным перевозкам по суше, постепенно способствует развитию новых мультимодальных маршрутов, над развитием которых в прошлом году активно работало дочернее предприятие “Latvijas dzelzceļš” – “LDz Logistika”. Так, в 2017 году была организована доставка двух полностью

загруженных контейнерных поездов из Рижского порта в город Кашгар на западе Китая, а через Ригу в Роттердам отправился контейнерный поезд из города Урумчи, расположенного недалеко от китайско-казахстанской границы.

Основы для более тесного сотрудничества именно с Казахстаном в прошлом году были заложены благодаря участию латвийской транспортно-логистической отрасли в выставке “Astana EXPO 2017”. В результате осенью в Ригу прибыл с визитом первый вице-премьер Казахстана Аскар Мамин, обладающий большим профессиональным опытом именно в сфере транспорта и логистики. Во время его визита было подписано несколько важных договоров между железнодорожными предприятиями Латвии и Казахстана, а также – меморандум о сотрудничестве и совместном участии в развитии Хоргосского логистического узла на границе с Китаем. Нужно отметить, что развитие сухопутных транзитных коридоров привело к новой тенденции – созданию сухопутных “портов”, или логистических центров. В качестве примеров следует упомянуть как Хоргосский логистический центр, так и “Большой камень”, который строят в Беларуси, недалеко от Минска, и в создание которого включились как китайские, так и белорусские предприятия, а также ведущий внутренний порт в мире – Дуйсбург.

Для того чтобы Латвия удержала свои позиции и развивалась в качестве важного логистического узла для евразийских грузопотоков, в 2017 году Министерство сообщения, руководство трех ведущих латвийских портов – Вентспилса, Риги и Лиепаи, а также руководство “Latvijas dzelzceļš” работали над популяризацией нашего транзитного коридора в китайских провинциях Чэнду и Шэнчжэнь, в индийских городах Мумбай и Дели, неоднократно встречались с руководством отрасли в Иране и т.д.

На китайском направлении в прошлом

году были установлены стратегические партнерские отношения, обладающие большим потенциалом: “Latvijas dzelzceļš” договорилось о сотрудничестве с одним из ведущих в мире логистических предприятий – “DHL Global Forwarding”, которое видит преимущества Латвии как ведущего логистического узла в создании эффективных транспортных соединений со странами Скандинавии. Для обсуждения перспектив этого направления в ноябре 2017 года исполнительный директор “DHL Global Forwarding” Стив Хуан прибыл в Ригу на встречу с ведущими участниками отрасли – представителями портов, железной дороги и стивидорных компаний. Подробное изучение потенциала стран Скандинавии и развитие сотрудничества с ними – один из приоритетов отрасли в 2018 году.

В то же время, несмотря на геополитические процессы, происходящие в нашем регионе, сохраняется тесное сотрудничество с партнерами из ближайших соседних стран – особенно с коллегами из России и Беларуси. Так, в прошлом году представители отрасли участвовали в ведущих выставках и форумах в России, одновременно продолжая успешное каждодневное сотрудничество по оперативному обеспечению грузоперевозок. В Беларуси “Latvijas dzelzceļš” открыло свое постоянное представительство, задача которого состоит в том, чтобы способствовать сотрудничеству как с транспортно-логистической отраслью, так и с промышленными предприятиями этой страны, которые были бы

заинтересованы в использовании латвийского транзитного коридора для транспортировки своих грузов.

В результате тесного сотрудничества осенью прошлого года в Беларуси железные дороги обеих стран договорились о создании нового грузового экспресс-поезда Минск–Рига, который по требованию должен быть организован не позднее чем за 28 часов и позволит обеспечить быстрые и оперативные перевозки. Это также даст возможность привлечь грузопотоки уже упомянутого “Большого камня”.

Существенно, что на многих целевых рынках, важных для латвийской транспортно-логистической отрасли, за последние годы также учреждена должность постоянного отраслевого представителя Министерства сообщения Латвии – уже второй год отраслевой атташе работает в Китае, а в прошлом году был назначен новый атташе в России и учреждена новая должность для постоянного представительства интересов в Казахстане.

Возвращаясь к инерции отрасли, нужно помнить, что так же, как не было немедленным падение объемов под влиянием геополитической ситуации, так и подъем на новых рынках не ожидается ни после одной, ни после двух выставок, форумов или встреч. Однако в долгосрочной перспективе, при условии, что одновременно будет укрепляться сотрудничество внутри отрасли и конкурентоспособность, результаты будут.



Участие латвийской транспортной отрасли в выставке "Astana EXPO 2017" в Казахстане.



Встреча первого контейнерного поезда из города Урумчи, находящегося вблизи китайско-казахстанской границы.



Открытие представительства LDz в Минске.



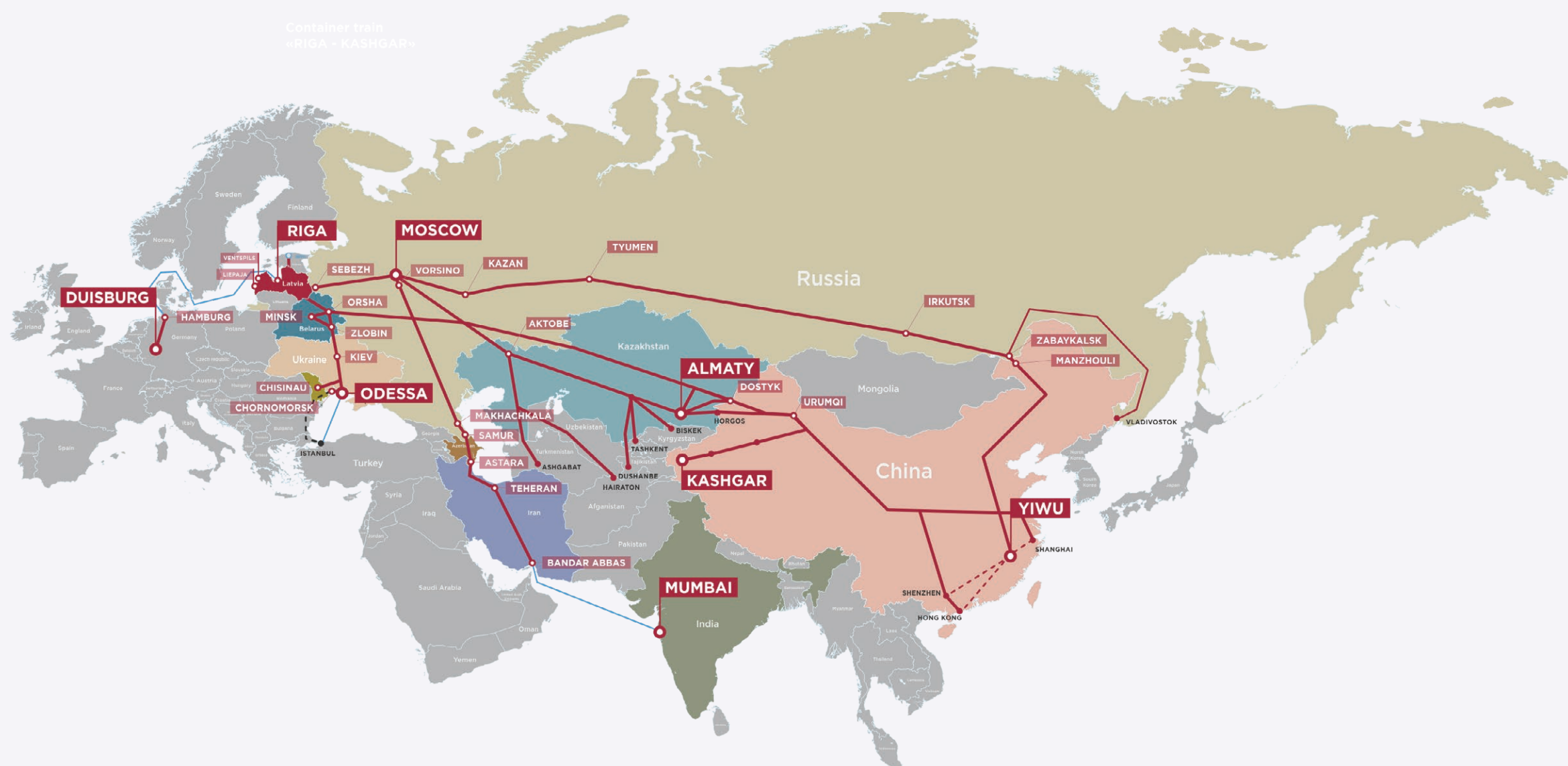
Открытие мультимодального маршрута из Рижского порта в город Кашгар на западе Китая.



Визит первого вице-премьера Казахстана Аскара Мамина в LDz, в ходе которого стороны подписывают договоры и меморандум о сотрудничестве.



Подписание договора о сотрудничестве между LDz и "DHL Global Forwarding" в Китае.



МОСКВА – двусторонние встречи должностных лиц России и Латвии; решение оперативных вопросов сотрудничества; участие в ведущих отраслевых выставках и форумах; участие в совещании Северно-южного делового клуба.

МИНСК – открыто представительство LDz; создается новый грузовой экспресс-поезд Минск – Рига; начато сотрудничество с инвесторами “Большого камня”.

АСТАНА – участие отрасли в выставке “Astana EXPO 2017”; встреча должностных лиц Казахстана и Латвии; сотрудничество по созданию нового маршрута Урумчи-Достык-Рига-Роттердам.

ХОРГОС – соглашение о сотрудничестве латвийских и казахстанских и предприятий отрасли по развитию нового логистического узла на границе Казахстана и Китая.

МУМБАЙ – участие в визите премьер-министра Латвии; представительство отрасли на ведущих выставках транспорта и логистики в Индии.

ИРАН – встреча с должностными лицами отрасли; участие в международных отраслевых форумах.

ЧЭНДУ – заключен договор о сотрудничестве между “Latvijas dzelzceļš” и “DHL Global Forwarding”.

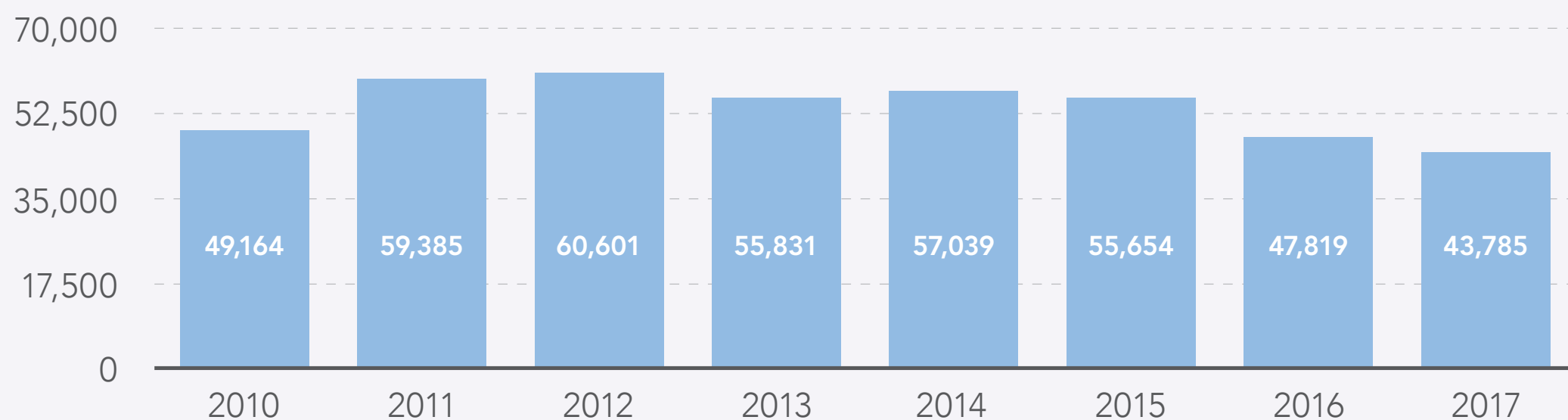
РИГА – в сотрудничестве с “DHL Global Forwarding” организовано мероприятие Дней Скандинавии; состоялось совещание глав железнодорожных компаний 18 стран Евразии; двухсторонняя встреча с руководством Дуйсбургского порта; международная конференция LDz “Глобальные вызовы транспортного движения”.

ФРАНКФУРТ – заключен договор о сотрудничестве между “LDz Logistika” и одной из ведущих железнодорожных логистических компаний – “RTSB GmbH”, которая частично сотрудничает с Дуйсбургским портом и “DHL Global Forwarding”.

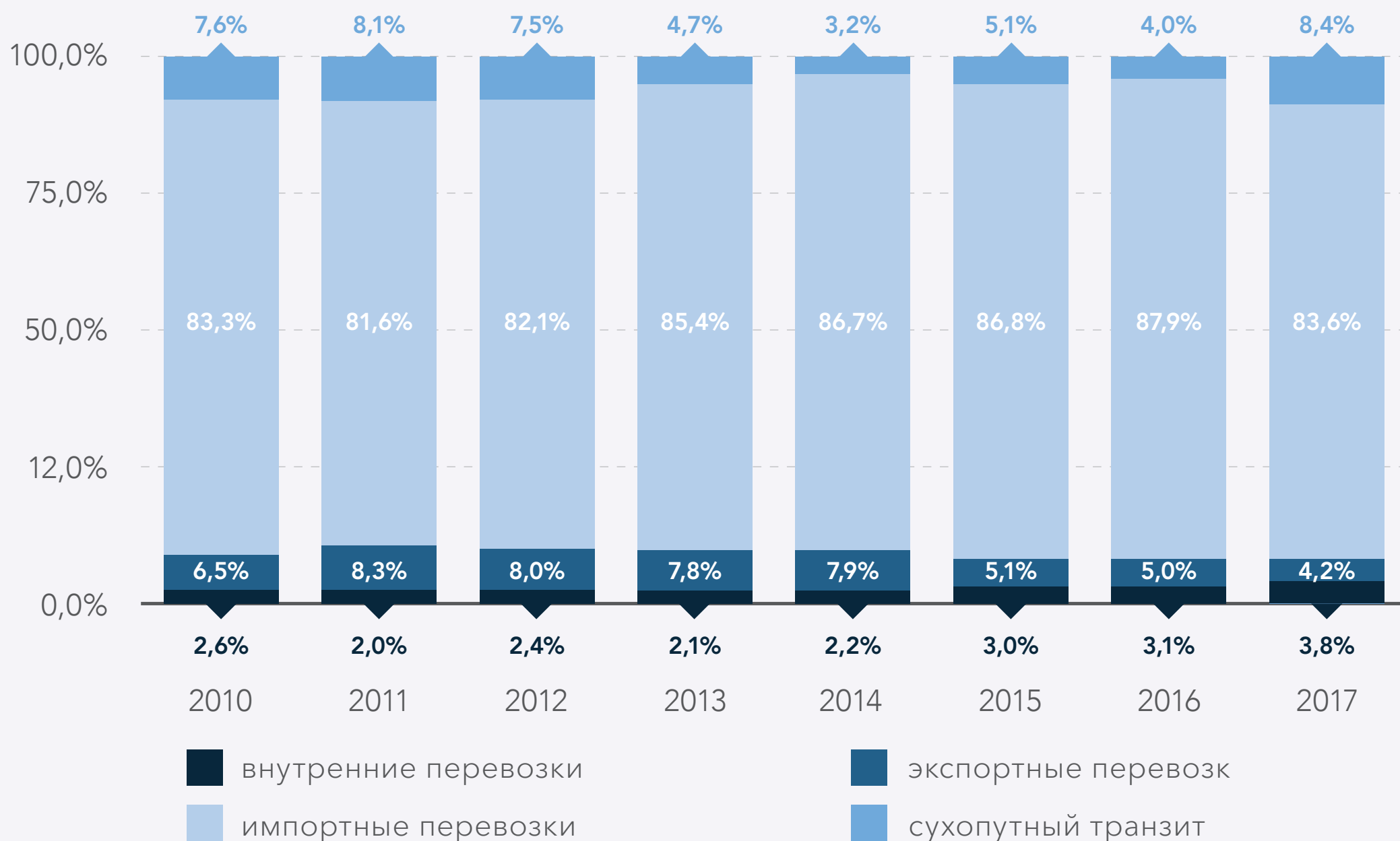
ШЭНЬЧЖЭНЬ – участие в ведущей отраслевой выставке “CILF 2017” и переговоры с руководством провинции о сотрудничестве в области грузоперевозок.

LATVIJAS DZELZCEĻŠ

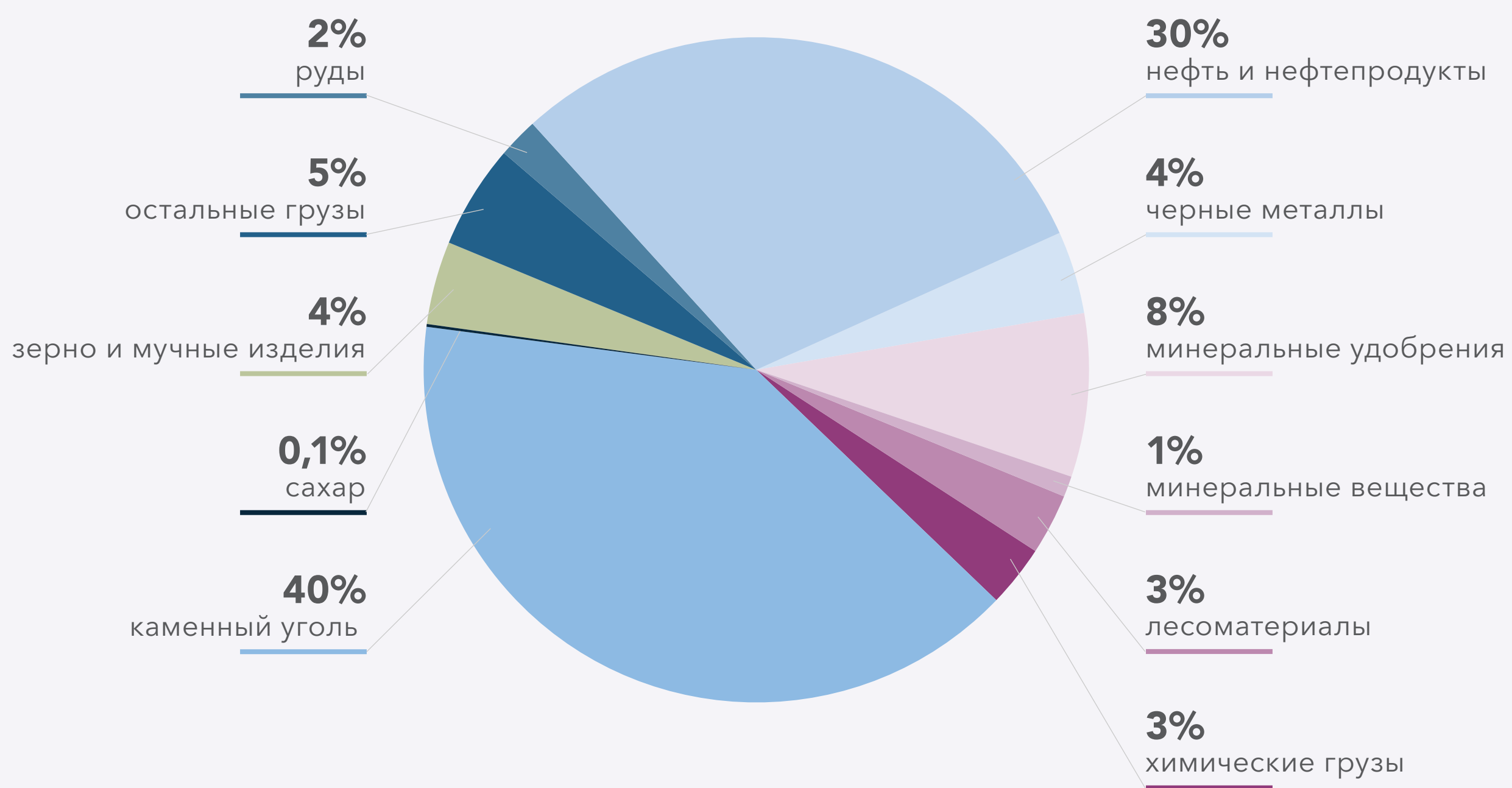
ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ 2010 - 2017 (ТЫС. ТОНН)



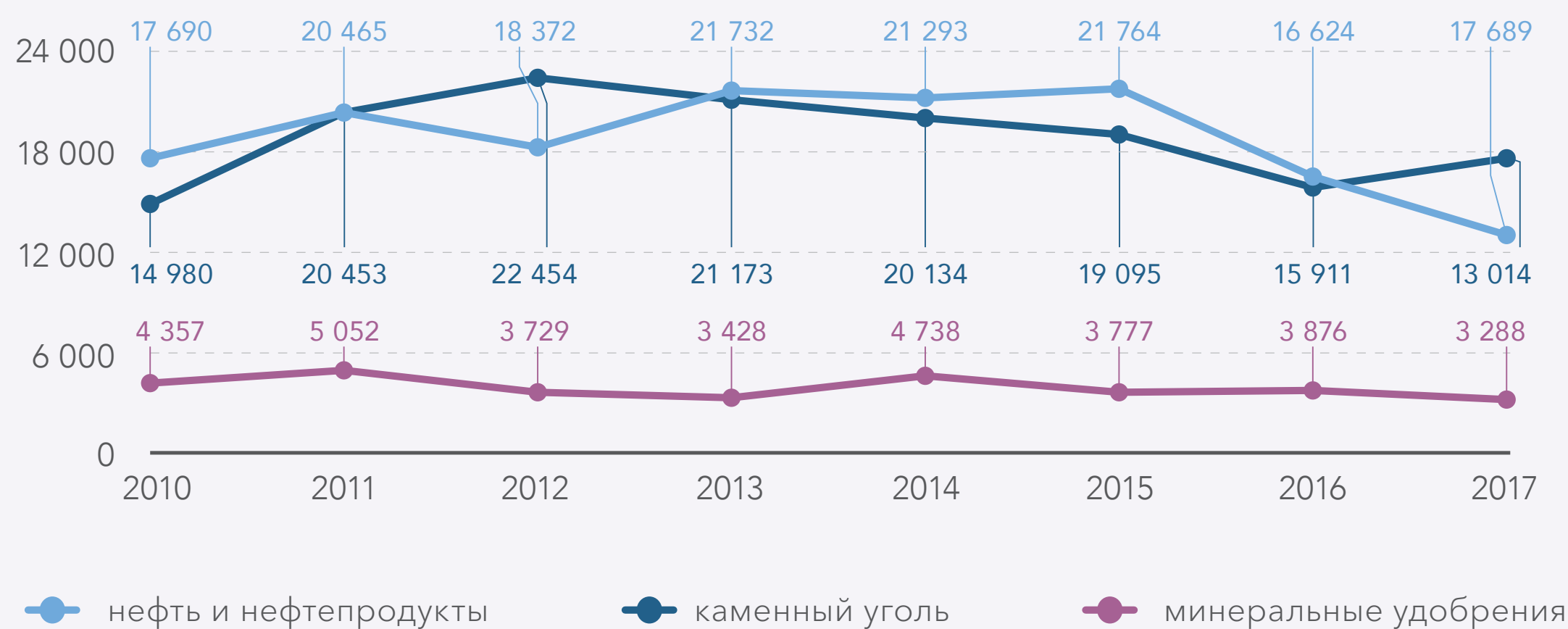
СТРУКТУРА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК 2010 - 2017



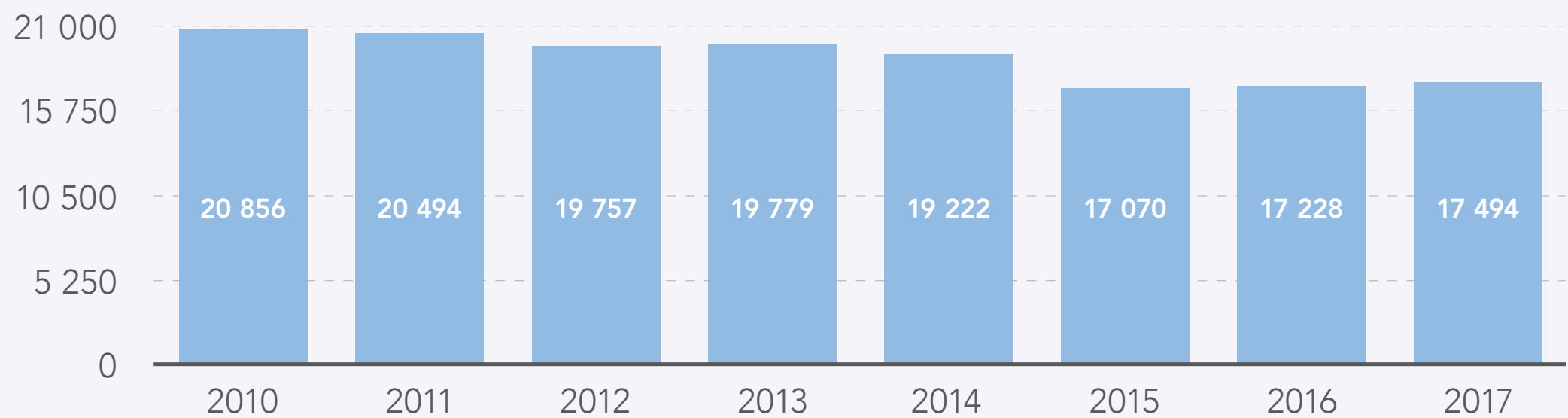
СТРУКТУРА ГРУЗОВ 2017 (%)



ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ГРУЗОВ 2010 - 2017 (ТЫС. ТОНН)



ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ 2010 - 2017 (тыс.)



ИНВЕСТИЦИИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ (млн. евро) И ДОЛЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ 2010 - 2017 (%)

