

ПРОБЛЕМЫ СОЗДАНИЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ

СИСТЕМА ТРАНСПОРТА В СОВРЕМЕННОЙ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ ИГРАЕТ ВЕДУЩУЮ РОЛЬ. ИЗМЕНЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЙ, ЛЕЖАЩИХ В ОСНОВЕ ЭТОЙ СИСТЕМЫ, ПРИВЕЛО К ЭФФЕКТУ, КОТОРЫЙ НОСИТ НАЗВАНИЕ «СХЛОПЫВАНИЕ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА». СУТЬ ЭТОГО ЯВЛЕНИЯ СОСТОИТ В ТОМ, ЧТО ПЕРЕВОЗКИ СЕГОДНЯ ВЫПОЛНЯЮТСЯ С ТАКОЙ СКОРОСТЬЮ И СТОИМОСТЬЮ, ЧТО ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ РЫНКАМИ ПРОИЗВОДСТВА И ПОТРЕБЛЕНИЯ (И, БОЛЕЕ ТОГО, МЕЖДУ УЗЛАМИ ПОДСИСТЕМ КОНСОЛИДАЦИИ И РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ВО ВСЕЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СЕТИ ПОСТАВОК) СТАНОВИТСЯ НЕЗНАЧАЩИМ ФАКТОРОМ. ИМЕННО ЭТО ОБСТОЯТЕЛЬСТВО ЯВЛЯЕТСЯ ГЛАВНОЙ ПРИЧИНОЙ ФОРМИРОВАНИЯ ГЛОБАЛИЗИРОВАННЫХ РЫНОЧНЫХ СИСТЕМ: НИЗКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ В ЦЕНЕ ГОТОВОГО ПРОДУКТА РАЗДВИГАЕТ ГРАНИЦЫ ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ КОНКУРЕНЦИИ ДО МИРОВЫХ ПРЕДЕЛОВ.

СЛЕДУЕТ ПОДЧЕРКНУТЬ, ЧТО В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ СКАЗАННОЕ ОТНОСИТСЯ К ТРАНСПОРТНЫМ СИСТЕМАМ ДОСТАВКИ ГЕНЕРАЛЬНОГО ГРУЗА, ПОСКОЛЬКУ ПОЛУФАБРИКАТЫ И ГОТОВАЯ ПРОДУКЦИЯ В КАЧЕСТВЕ ПРЕДЪЯВЛЯЕМОГО К ПЕРЕВОЗКЕ ТОВАРА ОТНОСЯТСЯ ИМЕННО К ЭТОЙ КАТЕГОРИИ. В ТО ВРЕМЯ КАК РАЗВИТИЕ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИИ ПЕРЕВОЗКИ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ, К КОТОРЫМ ОТНОСЯТСЯ СЫРЬЕВЫЕ РЕСУРСЫ, ШЛИ ПОПУТИ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОГО РОСТА ТРАНСПОРТНЫХ ПАРТИЙ (ЧТО В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗИРОВАННОЙ ЭКОНОМИКИ И МЕЖКОНТИНЕНТАЛЬНОЙ ТОПОЛОГИИ МАРШРУТОВ ТРАНСПОРТИРОВКИ ЯВЛЯЕТСЯ СИНОНИМОМ РОСТА РАЗМЕРОВ СУДОВ), ТЕХНОЛОГИЯ ПЕРЕВОЗКИ ГЕНЕРАЛЬНОГО ГРУЗА ПОТРЕБОВАЛА СОЗДАНИЯ ГОРАЗДО БОЛЕЕ ИЗОЩРЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. СНИЖЕНИЕ НА ПОРЯДКИ СРОКОВ И СТОИМОСТИ ПОСТАВОК ОКАЗАЛОСЬ ВОЗМОЖНЫМ ЛИШЬ ЗА СЧЕТ ОРГАНИЗАЦИИ ВЫСОКОЭФФЕКТИВНЫХ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ (ТЛС), ОСНОВУ КОТОРЫХ, БЕССПОРНО, СОСТАВЛЯЕТ КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК.

А.Л. КУЗНЕЦОВ, Д.Т.Н., ПРОФЕССОР КАФЕДРЫ ПОРТОВ И ГРУЗОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ ГМА ИМ. АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА;
О.С. ВАЛИНСКИЙ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ – ФИЛИАЛА ОАО «РЖД»;
А.В. СЕМИЧЕВ, НАЧАЛЬНИК ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ ОКТЯБРЬСКОЙ ДИРЕКЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ ОЖД – ФИЛИАЛА ОАО «РЖД».



ВВЕДЕНИЕ

Транспортные потоки Российской Федерации в настоящее время являются крайне несбалансированными. Для экспортного направления характерно использование системы транспортировки навалочного груза, отражающее доминирование сырьевой компоненты в структуре внешней торговли.

Промышленные товары, оборудование, товары народного потребления, продукты и прочее, отечественное производство которых находится на низком уровне, ввозятся в страну контейнерами на морских судах, отражая состояние внешнего сегмента интернациональных логистических сетей. Дальнейшие маршруты сухопутной доставки этих грузов в РФ далеки не только от оптимального, но даже от сколько-нибудь рационального: недо-

статочное обеспечение специализированными транспортными средствами и технологическим оборудованием, противоречие ведомственных и межведомственных документов, отсутствие логистических платформ и согласованного информационного пространства, таможенные, тарифные, административные барьеры, отсутствие подготовленных специалистов – все это делает транспортировку из морских портов вглубь территории затратной, длительной, рискованной и непредсказуемой.

В то же время недостаточная внутренняя конкуренция приводит к тому, что вся эта неоптимальность равным образом включается в конечную цену всех импортируемых товаров и оплачивается потребителем на безальтернативной основе. Как следствие, данная ситуация не формирует стимулов для какого-либо совершенствования транспортной системы в стране.

Реализация заявленной правительством РФ модернизации экономики страны и развития собственного современного промышленного производства может столкнуться с непреодолимой проблемой: каким бы высоким качеством и привлекательным спектром потребительских свойств ни обладали продукты вновь созданной инновационной промышленности, спрос на нее может оказаться узко локализованным вследствие высокой транспортной составляющей, что будет неизбежным в случае сохранения астенции транспортно-логистического комплекса страны.

Более того, в этом случае продукция не будет конкурентной по отношению к импортной даже на внутреннем рынке, поскольку массовое производство в расчете на глобальные рынки потребления позволяет зарубежным производителям в масштабах использовать эффект масштабов экономики.

Вместе с тем, создание эффективной транспортно-логистической системы позволяет снизить транспортные издержки и обеспечить более свободную конкуренцию и для ввозимых в страну товаров, и результирующее снижение цен будет способствовать росту благосостояния и повышению качества жизни населения.

ЗАДАЧИ ГОСУДАРСТВА ПРИ СОЗДАНИИ ТЛС

Любая транспортно-технологическая система состоит из нескольких элементов:

- транспортные пути;
- транспортные средства;
- транспортные терминалы;
- законодательно-административная база;



- информационное пространство.

Интермодальные транспортные системы, являющиеся функциональной суперпозицией отдельных систем транспорта, должны быть скоординированы, гармонизированы и оптимизированы на уровнях всех системных компонент. Физической формой реализации этих системных компонент и их связей на различных уровнях является концепция транспортного коридора – маршрута транспортировки, инфраструктура которого, парк транспортных средств и оборудования, правовые отношения, правила и инструкции, тарифы, системы информационного обеспечения и управления, условия ведения бизнеса, квалификация персонала и т.п. позволяют осуществить быструю, эффективную, надежную и дешевую доставку.

В этом состоит основной смысл создания транспортных коридоров: вся упомянутая выше совокупность требований и появившихся свойств гармонизируется так, чтобы обеспечить синергетический эффект снижения транспортных издержек и новый уровень качества оказания транспортных услуг. Очевидно, что достижение этой цели требует привлечения значительного объема инвестиций.

Действительно, даже история самой контейнеризации показывает выход из игры многих игроков, чья рыночная позиция казалась незыблемой в течение долгого времени, но которые оказались неспособными мобилизовать требуемый капитал для перехода на новый уровень.

С учетом сказанного так же очевидно, что декларация о пролегании того или иного коридора по той или иной территории свидетельствует лишь о том, что при реализации всех требуемых мер и осуществлении всех необ-

ходимых инвестиций международное сообщество если не гарантирует, то серьезно надеется на достаточность потенциальной грузовой базы для появления грузопотока по созданному коридору в объеме, оправдывающем его строительство. Не более и не менее того.

Задача же той страны, по территории которой проходит этот потенциальный грузопоток, состоит в том, чтобы провести анализ существующего положения дел, связанных с деятельностью будущего коридора, выявления имеющихся ограничений и проблем, составления перечня необходимых мероприятий, поиска потенциальных инвесторов, поиска действенных форм сотрудничества государства и частного бизнеса и т.д.

Кроме того, в ряд первоочередных задач выдвигается совершенствование стандартов, норм, инструкций, ведомственных документов, регламентирующих деятельность различных видов транспорта и различных категорий логистических центров, портов, терминалов, контролирующих и фискальных органов. Практически во всех промышленно развитых странах контейнеризация и появление интермодальных систем транспортировки потребовали весьма существенного пересмотра таможенного законодательства.

Наконец, немаловажным является и установление скоординированных социально-экономических целей на виды транспорта, выравнивание уровня дотирования и социального обременения на них.

МАСШТАБ И СЛОЖНОСТЬ ПРОБЛЕМЫ

Для понимания масштаба проблемы развития контейнерных перевозок рассмотрим небольшой арифметический этюд. Предположим, что некоторый >>



морской терминал обрабатывает грузопоток в 1 млн TEU в год. Пусть средний размер судовой партии составляет 4100 TEU (значение, характерное для типичного контейнеровоза класса Panamax). С заходом такого судна в порт связана выгрузка контейнеров импортного направления и погрузка контейнеров экспортного направления, что определяет размер судозахода на уровне 8200 TEU. Отсюда годовой грузопоток требует захода в порт 122 судов в год или раз в трое суток.

Если считать, что вместимость контейнерного поезда составляет 120 TEU, то для завоза-вывоза в порт грузопотока обоих направлений только железнодорожным транспортом требуется 4266 составов или 12 составов в сутки (интервал подхода два часа). Для примера, это сравним с суточной плотностью движения пассажирских составов на линии Москва – Санкт-Петербург. Иными словами, для организации завоза и вывоза 1 млн TEU в порт необходимо сократить пассажирское движение на этой магистрали.

Если в качестве смежного транспорта для завоза-вывоза в порт грузопотока использовать автомобильный транспорт, то при TEU-факторе (отношение значения, измеренного в TEU, к значению, измеренному в контейнерах) на уровне 1,8 потребуются около 600 тыс. рейсов автомобилей в порт. При неполной обратной загрузке (когда привезший в порт контейнер автомобиль покидает его без груза или когда за контейнером в порт прибывает порожний автомобиль) это требует около 1 млн рейсов автомобилей в год. В неделю среднее число рейсов составляет величину около 1900, в сутки – около 2700, в час – 114.

Как видно из этого расчета, нагрузка на автодороги, ведущие в порт, оказы-

вается более чем значительной даже при равномерном поступлении большегрузных автомобилей. Всплески, вызванные неравномерностью движения и характерные для автотранспорта, без принятия специальных мер могут приводить к превышениям этих значений в разы. Обработка 1 млн TEU в порту, таким образом, создает существенную нагрузку на городскую дорожную сеть.

В условиях высокой загруженности автомобильных подходов к Большому порту Санкт-Петербург практически единственным путем освоения значительно возрастающего контейнеропотока является вывоз и ввоз контейнеров по железной дороге. В этой связи ОАО «РЖД» разработало ряд проектов, позволяющих увеличить контейнерооборот порта.

Прежде всего, необходимо сказать о том, что с мая 2009 года на Октябрьской железной дороге применяется технология «блок-трейн», которая подразумевает завоз и вывоз контейнеров закольцованными маршрутами по жестким ниткам графика с тыловых контейнерных терминалов (так называемых «сухих портов»), расположенных в черте города в непосредственной близости от порта.

Технология работы «блок-трейн» включает терминальный таможенно-складской комплекс, припортовую железнодорожную станцию и железнодорожную станцию примыкания терминала, Балтийскую таможенную, таможенного перевозчика ОАО «РЖД» (ООО «ОТВТ») и терминал морского порта. В настоящее время по этой технологии осуществляется перевозка с трех тыловых терминалов, которые принадлежат компаниям ООО «Модуль», ЗАО «Восход» и ЗАО «Логистика – терминал».

Перевозки по системе «блок-трейн»

постоянно растут. Так, в 2012 году количество «блок-трейнов» выросло на 29% и составило 60 поездов в месяц. Только за счет применения новых технологических решений доля железной дороги в общем контейнерообороте Большого порта Санкт-Петербург выросла с 12% в 2008 году до 17% в 2012 году. В настоящее время из 2,4 млн TEU (годовой контейнерооборот порта) 410 тыс. TEU завозится и вывозится железнодорожным транспортом. Тем не менее, существует ряд проблемных вопросов, мешающих значительному росту контейнерооборота по железной дороге.

ЧТО МЕШАЕТ РЖД?

Прежде всего необходимо отметить, что значительно увеличить вывоз контейнеров из порта Санкт-Петербург не позволит дефицит логистических центров в регионе Москвы и Московской области. Существующий в настоящее время логистический комплекс на ст. Москва-товарная может обрабатывать не более 3-х поездов в сутки. Необходимо поступательное движение в направлении строительства новых логистических центров, перераспределяющих железнодорожные контейнеропотоки, поступающие из Санкт-Петербурга.

Еще одним барьером для увеличения вывоза контейнеров из порта Санкт-Петербург в Московский регион является ограниченность возможностей по пропуску грузовых поездов по главному ходу на Москву в связи с развитием скоростного пассажирского движения. При развитии логистических комплексов в Московской области периодичности курсирования контейнерного поезда из Санкт-Петербургского узла будет недостаточно. В этой связи для увеличения объемов перевозок по главному ходу необходимо рассмотреть возможность использования специализированного подвижного и тягового состава, позволяющего развивать скорость движения контейнерного поезда до уровня скорости пассажирского состава.

Один из наиболее интересных новых контейнерных объектов на полигоне Северо-Запада – это Усть-Лужский контейнерный терминал (УЛКТ). Мощность 1-й очереди терминала достигает 440 тыс. TEU в год, а при полном развитии терминала – свыше 2,8 млн TEU в год. Существует масштабная программа развития железнодорожных подходов к порту Усть-Луга.

Безусловно, включение железнодорожной составляющей в контейнерооборот УЛКТ позволит перевести часть контейнеропотока и разгрузить

терминалы Большого порта Санкт-Петербург. Однако до сих пор одним из сдерживающих факторов является ценовой. В мае этого года Федеральная служба по тарифам (ФСТ) установила исключительные железнодорожные тарифы с коэффициентом 0,94 на перевозку контейнеров в направлении порта и из порта Усть-Луга в составе контейнерных поездов. Данное решение должно позволить равномерно распределить контейнеропоток между портами Санкт-Петербург и Усть-Луга.

Тем не менее, даже с учетом введения данного коэффициента, по оценке специалистов, тариф со станций Октябрьской железной дороги в направлении порта Усть-Луга на 16% выше, чем тариф на порт Санкт-Петербург, а со станций сети ОАО «РЖД» – выше на 4%. Это является одним из важнейших вопросов, препятствующих развитию УЛКТ.

Безусловно, доля железнодорожного транспорта в контейнерообороте Большого порта Санкт-Петербург пока невелика по сравнению, например, с развитыми американскими портами, и без масштабных инфраструктурных (и, следовательно, инвестиционных) проектов говорить о значительном увеличении присутствия железной дороги в контейнерообороте порта не приходится. Но заинтересованность ОАО «РЖД» в развитии данного направления очевидна. Об этом говорит принятая в ноябре 2011 года «Концепция комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге РЖД», к основным задачам которой относятся увеличение скорости доставки контейнеров, повышение уровня контейнеризации грузооборота российских железных дорог, увеличение уровня маршрутизации контейнерных отправок, рост доли транзитных перевозок контейнеров и т.д.

В мире проблему стыковки морского и железнодорожного транспорта решают по-разному. Европа идет своим путем, широко используя морские каботажные перевозки, возможности внутренних водных путей, развитую систему автомагистралей. В США историческое развитие системы железнодорожных перевозок пошло по пути использования ее в основном для грузов, в то время как пассажиры используют автомобиль для ближних и средних перевозок, и авиатранспорт – для средних и дальних. Техническое развитие американских путей и подвижного состава позволяет использовать для перевозки контейнеров составы длиной до 3000 метров и вместимостью до 640 TEU (в два яруса).



В свое время международное сообщество признавало в качестве преимущества железных дорог России использование пассажирских и товарных поездов с сопоставимыми скоростями, что позволяло, пусть и с ограничениями, совместно использовать железнодорожные пути. Рост скоростей пассажирских составов, при отсутствии путей для обгона в должном количестве и требуемой длины, приводит к пропорциональному появлению сложностей этого совмещения.

В ряде случаев решение можно найти в организации перевозок контейнерными поездами со скоростями, сопоставимыми с пассажирскими перевозками, тем более что высокотарифная логистика контейнерных перевозок требует именно этого.

Экономическая целесообразность использования более длинных и тяжелых составов еще раз возвращает нас к оценке используемой тяги: электрической или тепловозной. Контактная сеть, ограничивающая габариты по высоте и делающая невозможной перевозку контейнеров в два яруса, заставляет задуматься о строительстве некоторых обсуждаемых дублирующих магистралей не для высокоскоростного пассажирского, а для товарного движения, оставив существующие пути как раз для первого.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Как видно из изложенного, создание высокоэффективной транспортно-логистической системы России является одной из краеугольных задач для реализации планов модернизации страны. Эта задача является крайне сложной и комплексной, ее оптимальное решение зависит от многих факторов, часть из которых лежит за пределами управления.

Высокая капиталоемкость любого решения делает данную задачу наукоемкой: без тщательного системного анализа, изучения накопленного опыта, составления многовариантных прогнозов и поиска оптимального реагирования на них, без использования современных средств имитационного моделирования и применения теории комплексного управления сложными системами, координации усилий многих государственных институтов и структур частного бизнеса вся эта деятельность может оказаться напрасной.

Для повышения конкурентоспособности транспортной системы России и международных транспортных коридоров, использования российских транзитных возможностей, выполнения сопоставительной оценки основных имеющихся и возможных альтернативных маршрутов транспортировки в соответствии с «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года» и Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)», в соответствии с «Морской доктриной РФ на период до 2020 года», «Стратегией развития морской деятельности РФ до 2030 года», Концепцией долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 года, в соответствии с Декларацией «Развитие интегрированных цепочек поставок для инновационного роста в Азиатско-Тихоокеанском регионе», подписанной министрами транспорта стран АТЭС на внеочередной встрече 3 августа 2012 года в Санкт-Петербурге, и выступлениями на ней Министра транспорта РФ М.Ю.Соколова требуется провести масштабное и комплексное исследование с участием самого широкого круга заинтересованных сторон. ■