

Перспективы привлечения в Россию контейнерных грузопотоков

А.Г. КИРИЛЛОВА, директор ООО «Сангейт», канд. техн. наук.



Транспортная инфраструктура любого развитого государства немыслима без интермодальных контейнерных перевозок. Они активно используются на всех транспортных маршрутах. Ускорение, удешевление и упрощение процесса движения грузов укрупненными грузовыми местами, в контейнерах и трейлерах, от изготовителя к потребителю по варианту «от двери до двери» привело к необходимости интегрирования транспортных систем.

Необходимо учитывать постоянную потребность рынка в таких перевозках, где основными потребителями являются средние и малые компании, которые, исходя из своих финансовых возможностей, могут гибко и с небольшим риском заниматься своим бизнесом, поскольку оперируют небольшими контейнерными партиями груза.

Транспорт и внешняя торговля связаны самым тесным образом. Нарушение транспортного процесса ведет к материальным потерям экспортера и импортера, делает неконкурентоспособными перевозимые товары.

Роль транспорта в логистической цепочке «производитель — склад — транспорт — склад — потребитель» становится преобладающей. Снижение транспортной составляющей в цене продукта позволит производителям получить дополнительные финансовые резервы для дальнейшего развития производства и увеличения экспортной базы. Поэтому в современных рыночных условиях для предприятий, осуществляющих транспортные услуги на передний план выходят задачи развития прогрессивных логистических технологий, внедрение современных технических средств перевозок с целью повышения эффективности перевозочного процесса и дальнейшей интеграции в мировой транспортный рынок.

Значение транзитных транспортных коридоров, оснащенных современными транспортными средствами и механизмами, для любого государства трудно переоценить. А для России, занимающей достаточно выгодное географическое положение, транзит — неотъемлемая часть экспорта транспортных услуг.

Согласно прогнозам мировых экспертов, в ближайшие 10 лет прирост контейнерных перевозок в мире составит в среднем 7–10% ежегодно, и к 2012 году мировые перевозки могут достичь 375 млн. TEUs. Доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов в различных странах колеблется от 10 до 60%.

В развитии транспортной отрасли России, по оценкам экспертов Минэкономразвития, сегмент контейнерных перевозок признан одним из самых перспективных. Из Юго-Восточной Азии в Европу морем сейчас идет около 7 млн. контейнеров в год, обратный грузопоток из Западной Европы в страны Юго-Восточной Азии на порядок ниже, но он существует. Потенциал этого рынка составляет более 20 млрд. долларов.

Доля России в международных контейнеропотоках совсем невелика, поскольку у нас абсолютно не развита инфраструктура контейнерных перевозок. Статистика показывает, что грузовые контейнерные перевозки в мире характеризуются опережающей динамикой роста по сравнению с другими видами перевозок, однако в России степень контейнеризации грузопотоков, по оценкам экспертов, почти в 4 раза ниже, чем в среднем в развитых мировых экономиках. Реальность такова, что на данный момент, например, на рынке евроазиатских контейнерных перевозок подавляющее большинство рынка занято морскими перевозчиками. Морские перевозчики обладают важными преимуществами — более емкими транспортными средствами и, вследствие этого, более низкой стоимостью доставки. А это тот фактор, который для большинства клиентов является определяющим.

По статистическим данным, мировая тенденция к контейнеризации грузов в настоящее время имеет четкую динамику ежегодного прироста. В данной связи, безусловным фактором развития является гибкая тарифная политика на контейнерные перевозки, а также развитие транзитной и пограничной инфраструктуры.

Отмечу основные проблемы, с которыми приходится сталкиваться при организации контейнерных перевозок с участием железнодорожного транспорта.

Отсутствие либеральных тарифов на контейнерные перевозки по железной дороге. Поскольку контейнерные перевозки относятся к конкурентному сегменту рынка, на мой взгляд, необходим более разумный подход к формированию железнодорожного тарифа на данные перевозки. Это особенно относится к перевозкам грузов в специализированных контейнерах. Например, перевозки скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах, наливных грузов в танк-контейнерах, перевозки сжиженных газов в танк-контейнерах, контрейлерные перевозки. Это высокоперспективные направления, развитию которых необходимо уделять повышенное внимание.

К сожалению, существующие на сегодняшний день тарифы на перевозки в специализированных контейнерах не позволяют инвестироваться в развитие этих направлений. Как пример можно отметить значительную разницу тарифа перевозки одной тонны сжиженного газа в цистерне и в танк-контейнере, которая составляет порядка нескольких долларов США с тонны груза не в пользу контейнерной перевозки, что не позволяет активно развивать контейнеризацию данных видов грузов.

Тарифные схемы расчета провозных платежей за перевозки грузов в контейнерах по-прежнему остаются непрозрачными для пользователей услуг железнодорожного транспорта, являющихся собственниками как контейнеров, так и подвижного состава.



Например, в существующих тарифных схемах на перевозки собственных специализированных контейнеров применяются повышающие коэффициенты на эксплуатационные расходы железной дороги, тогда как все расходы по приобретению, эксплуатации и ремонту контейнеров и вагонов несет их собственник.

В тарифную схему перевозки трейлера без тягача на железнодорожной платформе заложены также повышающие коэффициенты по отношению тарифа перевозки 40-футового контейнера. Но трейлер ни по габаритам, ни по весу практически не отличается от контейнера.

Несмотря на изменяющиеся условия ведения хозяйственной деятельности ОАО «РЖД», существующие положения Прейскуранта 10-01 позволяют ОАО «РЖД» удерживать право регулирования тарифов на контейнерные перевозки не только в инфраструктурной, но и в конкурентной части.

Данная ситуация не только не способствует развитию конкуренции, но, наоборот, приводит к оттоку грузовой базы на альтернативные виды транспорта.

По моему мнению, инфраструктурная составляющая контейнерных перевозок должна быть наконец выделена из тарифа, исходя из реальной стоимости использования локомотивной тяги и инфраструктуры железных дорог в зависимости от расстояния перевозки и загрузки контейнера.

Таким образом, тариф за перевозку контейнера любой модификации или трейлера на равное расстояние и при равной загрузке должен быть одинаков.

Положительное решение данного вопроса станет основным стимулом развития здоровых конкурентных отношений между всеми участниками рынка железнодорожных перевозок России, стран СНГ и Балтии.

Еще одна из существенных проблем дальнейшего развития контейнерных перевозок — нехватка подвижного состава, как в количественном, так и в качественном отношении.

«Трансконтейнер» в настоящее время располагает парком не более 22 тыс. фитинговых платформ. Гораздо меньшим количеством владеют частные операторы. Суммарный парк контейнеров российских контейнерных операторов оценивается приблизительно в 100 тыс. TEUs. Безусловно, этого мало для охвата российского транзитного, экспортно-импортного и внутреннего рынка.

Для четкой логистики контейнерных перевозок требуется обменный парк контейнеров всех типов, который должен находиться в депо или на терминале в пунктах зарождения основных грузопотоков.

В настоящее время по сети Российских железных дорог не существует практически ни одного терминала такого рода, что затрудняет организацию и управление контейнеропотоками и вызывает дополнительные техниче-

ские, технологические и экономические проблемы.

Строительство одного отдельно взятого терминала проблему не решит. Необходима целая сеть контейнерных логистических центров, расположенных по сети железных дорог России в крупных узловых региональных центрах, где происходит взаимодействие различных видов транспорта: в Санкт-Петербурге, обслуживающем бассейн Балтийского моря, Север и Северо-Запад России; в транспортном узле Москвы, обслуживающем Центр России и Поволжье; в транспортном узле морского порта Новороссийска, обслуживающем бассейн Черного моря и Юг России; в Екатеринбурге, обслуживающем Урал и Сибирь; в транспортном узле морских портов Дальнего Востока (Находка, Восточный и т.д.).

Каждый из таких центров должен представлять комплекс специализированных контейнерных, распределительных и технологических терминалов, объединяющих все виды транспорта с технологическими циклами промышленных предприятий и товаропроводящими системами локальных и региональных рынков. Он должен регулировать информационные потоки и, безусловно, включать в себя пункты обслуживания специализированных контейнеров, осуществляющих ремонт, экипировку, возможно, модернизацию, а также содержание обменного парка контейнеров.

Сеть таких мощных региональных логистических центров в идеале должна замыкаться на единый информационно-логистический центр, что позволит говорить о реализации логистической системы управления контейнеропотоками не только на региональном, но и на федеральном уровне.

Что касается ближайших перспектив привлечения грузопотоков, то они, безусловно, есть, и это связано прежде всего с экономическим ростом и растущими потребностями в перевозках. К тому же рост, помимо всего прочего, обусловлен общемировым ростом грузопотоков с использованием контейнеров.

Для увеличения контейнерных грузопотоков необходимы решения, направленные на оптимизацию тарифов на контейнерные перевозки, соблюдение сроков перевозки; решения, направленные на улучшение ситуации с сохранностью грузов, а также решения, позволяющие в кратчайшие сроки модернизировать инфраструктуру припортовых и пограничных станций.

Необходимо создание привлекательных условий для инвесторов, например, применение льготных тарифных условий перевозок грузов в собственных контейнерах и на собственном подвижном составе. С помощью тарифного регулирования необходимо формировать сквозные ставки, конкурентоспособные со ставками альтернативных маршрутов и альтернативных видов транспорта. При этом должен четко соблюдаться принцип равнодоступности к инфраструктуре по обслуживанию контейнерного оборота.

Одновременно следует отметить, что отсутствие вышеупомянутых решений способствует оттоку грузов на альтернативные маршруты в обход российских транспортных коридоров.

Сегодня невозможно эффективно управлять контейнерными перевозками без развития автоматизированных систем, специализирующихся на управлении контейнерными перевозками и контейнерным парком. Именно благодаря своевременно поступающей информации обеспечивается высокая точность, скорость и согласованность товарообращения в логистических цепях.

Для реализации на практике возможностей этих технологий необходима развитая электронная инфраструктура транспортных коридоров, и в первую очередь международный стандарт электронного документооборота. Транспортная логистика как современное научно-практическое направление в товарораспределении должна быть широко представлена и в мировой сети Интернет. Как пример можно привести опыт организации видеоокон, благодаря которым уже сегодня диспетчер транспортной компании имеет возможность наблюдать за ситуацией на пограничных переходах Финляндия — Россия, а владелец груза может контролировать его транспортировку в режиме он-лайн.

Реализация подобных проектов позволит существенно расширить спектр предоставляемых клиентам услуг и значительно повысить качество сервиса, что в настоящее время особенно актуально для потребителя транспортных услуг.

Для интенсификации контейнерных перевозок нужны немалые инвестиции. И здесь многое зависит от государственной политики. По моему мнению, необходима четкая государственная

программа развития российских контейнерных перевозок, включающая в себя и развитие инфраструктуры, и создание четких и ясных, стабильных правил перевозок, одинаковых для всех участников рынка.

Создание системы контейнерных логистических центров, и на их основе — тесная интеграция инфраструктуры предприятий различных видов транспорта, при целевой поддержке государства позволит осуществить переход российского транспорта на новые эффективные технологии грузоперевозок и создаст предпосылки для активного развития контейнеризации грузов в России.

Существующие транспортные коридоры должны дать российской экономике больше потенциала, чем просто пропускные и провозные возможности и увеличение объемов перевозок. Необходимо обеспечить максимальное ускорение товарооборота и снижение удельных транспортных издержек. Новый уровень качества транспортных услуг должен стать одним из важнейших факторов поддержки экономического роста Российской Федерации и активной интеграции России со странами ЕС и мирового сообщества.

12-я международная научно-практическая конференция ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги», Филiaal ОАО «РЖД» Октябрьская железная дорога
Петербургский государственный университет путей сообщения, Российская Академия Транспорта
Компания Digital Design, Санкт-Петербургское отделение международной Академии наук высшей школы

info 2007
trans

**С.-Петербург,
3–6 октября**

Генеральные спонсоры

Microsoft

XEROX IBM

Спонсоры

symantec. Novell.

CITRIX TS
ТехноСерв А/С

Генеральный
информационный
спонсор

РНД партнер

Информационный
спонсор

ТРАНСПОРТ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

