

# Обзор текущего состояния контейнерного бизнеса в европейской части России с привязкой к внутренним водным путям

**М.М. ПИМОНЕНКО**, канд. физ.-мат. наук, директор информационно-аналитического центра транспортной логистики Северо-Запада «Айлот», зам. председателя комитета по транспорту Ассоциации экономического взаимодействия субъектов Северо-Запада РФ  
**В.Е. БРУНМАН**, канд. экон. наук, эксперт информационно-аналитического центра транспортной логистики Северо-Запада «Айлот»



**Перевозки высокотарифицированных грузов в контейнерах всегда являлись экономически выгодными для транспортных организаций. Значительное внимание этому виду перевозок уделяется на предприятиях автомобильного транспорта и на железной дороге. На предприятиях водного транспорта развитие перевозок грузов в контейнерах практически прекратилось. Более того, придется говорить не о развитии, а даже о возобновлении перевозок грузов в контейнерах по реке.**

**В** годы экономического спада судоходные компании практически полностью потеряли свою клиентуру, являющуюся источником контейнерных перевозок, а также большую часть своего контейнерного парка; и сейчас основная доля контейнерных грузопотоков осваивается автомобильным и железнодорожным транспортом. Однако водный транспорт несомненно обладает значительным потенциалом, который может способствовать привлечению контейнерных грузов. Реализация этого потенциала является первоочередной задачей дальнейшего развития и повышения конкурентоспособности отрасли контейнерных перевозок на реке.

В связи с этим, основными актуальными вопросами, встающими перед отраслью контейнерных перевозок на речном транспорте, являются следующие:

- Имеют ли перспективы перевозки грузов в контейнерах на речном транспорте?
- При каких условиях возможно развитие перевозок грузов в контейнерах на предприятиях речного транспорта?
- Какие необходимы мероприятия для возобновления и развития перевозок грузов в контейнерах, а также повышения их конкурентоспособности на предприятиях речного транспорта по

отношению к железнодорожному и автомобильному?

На сегодняшний день существует множество факторов, которые препятствуют и сдерживают развитие перевозок грузов в контейнерах на речном транспорте. В том числе:

- отсутствие крупных, массовых грузопотоков контейнерных грузов;
- неритмичность поступления и мелкопартионность контейнерных грузов;
- конкуренция между транспортными предприятиями разных видов транспорта, препятствующая их эффективному логистическому взаимодействию;
- отсутствие во многих речных портах современной техники для быстрой и эффективной обработки контейнерных грузов;
- отсутствие методов организации и планирования перевозок грузов в контейнерах, отвечающих современным задачам и условиям.

Для организации и планирования перевозок грузов в контейнерах на речном транспорте необходимо провести ряд комплексных исследований и мероприятий, в том числе:

- провести маркетинговые исследования по комплексному анализу грузопотоков и грузовой базы регионов европейской глубоководной системы внутренних водных путей, в том числе

в разрезе контейнеризации перевозок;

- исследовать состояние инфраструктурной и организационно-технологической составляющих контейнерных перевозок на речном транспорте на соответствие современному уровню;
- разработать методы обоснования оптимальных параметров контейнерных линий, обеспечивающих эффективность транспортного процесса;
- создать математическую модель для исследования процесса контейнерных перевозок;
- разработать систему информационного обеспечения контейнерных перевозок по внутренним водным путям;
- провести экспериментальную проверку предложенных методов.

## Из истории развития контейнерных перевозок на речном транспорте

Контейнерные перевозки речным транспортом беруг свое начало в 1949 году в режиме смешанного железнодорожно-водного сообщения, а с 1952 года в прямом водном на линии Москва — Горький. При смешанных перевозках контейнеры поступали с железных дорог и перевозились по водным путям пароходствами центральных бассейнов на условиях срочного возврата.

С 1977 года в Волжском объединенном речном пароходстве (ВОРП) появились опытные перевозки грузов в крупнотоннажных контейнерах. Контейнерные перевозки как высокоэффективный способ доставки тарноштучных грузов получили наибольшее развитие в 1970–85 гг.

На 1 января 1986 г. пароходства Минречфлота имели на своем балансе свыше 190 тыс. контейнеров в условном 3-тонном исчислении.

В пароходствах Центрального и Северо-Западного бассейнов функционировали транзитные сборно-раздаточные контейнерные линии, суда на которых работали строго по расписанию с интервалом отправления 4–8 суток и заходили практически во все промежуточные порты.

Изготовление контейнеров на предприятиях речного транспорта, рост контейнерного парка речных пароходств позволили с 1963 г. перейти к совместному пользованию контейнерами МПС и Минречфлота на принципах равночисленного обмена в портах перевалки. Для приема-выдачи контейнеров, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном (ПСЖДВ) сообщении, на речном транспорте было открыто свыше 200 пунктов. Для перевалки контейнеров с железнодорожного транспорта на речной и обратно действовали 46 портов.

### Взаимодействие внутреннего водного транспорта со смежными видами транспорта при перевозке грузов в контейнерах

Известно, что преимущества контейнерного способа доставки грузов реализуются прежде всего на перевозках в смешанных сообщениях, когда груз неоднократно перегружается с одного вида транспорта на другой.

Начиная с 90-х годов перевозки контейнеров в ПСЖДВ-сообщении постепенно сходили на нет, и на сегодняшний день они практически прекратились. Для регулирования смешанных перевозок в настоящее время нет соответствующего законодательства. Новые формы владения транспортными средствами в условиях рынка вступили в противоречие с действовавшими в области смешанных и комбинированных перевозок законодательными актами, которые уже не могут регулировать взаимоотношения сторон различных форм собственности. Тем самым нарушается паритетность законных прав потребителей транспортных услуг и ответственность организаций различных видов транспорта за выполнение условий договора о перевозке.

В настоящее время существуют два нормативных документа, регулирующих деятельность речного и железнодорожного транспорта, это «Кодекс внутреннего водного транспорта» и «Транспортный устав железных дорог РФ». Так, в ст. 108, п. 1 «Кодекса ВВТ» от 07.03.2001 указано: «Порядок предоставления контейнеров и условия их использования

**Таблица. Динамика изменений объемов перевозок грузов в контейнерах, млн т**

Показатель	1965	1970	1975	1980	1985	1987	1989
Общий объем перевозок грузов в конт.	30,6	41,3	66,6	74	107,7	115,4	122,1
В том числе: в универсальных конт.	29,6	37,7	61,3	65	90,7	91,6	96,9
из них в крупнотоннажных			9,4	15,0	31,6	33,6	38,1
В универсальных по видам транспорта:							
железнодорожный, всего	27,5	34,3	45,7	39,9	52,3	51,4	53,6
в том числе в крупнотоннажных			5,0	8,5	19,6	19,7	21,9
морской, всего	0,3	0,8	4,4	6,1	9,0	10,2	11,5
в том числе в крупнотоннажных			4,1	4,9	7,8	9,0	10,5
речной, всего	1,3	1,4	2,6	2,8	3,2	2,9	2,5
в том числе в крупнотоннажных			мало	0,15	0,5	0,7	0,7
автомобильный, всего		1,2	8,6	16,2	26,2	27,1	29,3
в том числе в крупнотоннажных			мало	1,45	3,7	4,0	4,9

для перевозок грузов в прямом смешанном сообщении устанавливаются соглашениями между организациями транспорта соответствующих видов». Аналогичная статья присутствует и в «Транспортном уставе железных дорог РФ» (ст. 69). Однако узловые соглашения между портами и железнодорожными станциями, предусматривающие условия эксплуатации контейнеров в смешанном сообщении, практически не заключаются.

За пределами законодательного регулирования остались проблемы, возникающие на стыках различных транспортных предприятий или не относящиеся прямо ни к одной из отраслей транспорта. Принципиальная переработка законодательных основ транспортировки грузов в наибольшей мере требуется именно в отмеченных видах сообщения, ибо в момент передачи товара с одного вида транспорта на другой часто возникают спорные вопросы. Они связаны с компенсацией ущерба от нарушения сохранности грузов и повреждений подвижного состава, взаиморасчетов, оформления перевозочных документов, а также с внедрением международных технологий перевозки и передачи информации и т. п. По этой причине медленно развиваются интермодальные перевозки, а клиентам логистических компаний при необходимости выполнения смешанных перевозок приходится обращаться в несколько транспортных организаций, каждая из которых может работать в своем, отличном от других, режиме.

Снижение объемов перевозок грузов в контейнерах с участием водного транспорта обусловлено следующими причинами.

1. Незаинтересованность предприятий МПС в развитии прямых смешанных железнодорожно-водных перевозок. Действия региональных организа-

ций МПС — железных дорог и их отделений — выразились в следующем:

- переключение на прямые железнодорожные перевозки многих грузопотоков, ранее перевозимых в смешанном сообщении;
- ухудшение вплоть до полного прекращения работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту подъездных путей в речных портах (что нарушает Правила обслуживания железнодорожных подъездных путей, п. 1.2, часть 2, утвержденных приказом МПС от 25.05.2000 г. № 15Ц);
- установление высоких сборов за пользование подъездными путями и взыскание этих сборов с портов, что противоречит параграфу 46 Правил перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

2. Ликвидация льготных тарифов на прямые смешанные железнодорожно-водные перевозки (ранее государством устанавливались скидки с тарифов в размере 20–30%).

3. Ослабление крупных грузопотоков контейнерных грузов, существовавших ранее в период интенсивного освоения Западно-Сибирского региона (завозилось оборудование для предприятий нефтегазовой промышленности, строительные материалы, промышленные товары и т.д.).

4. В условиях недостатка оборотных средств у большинства предприятий-грузовладельцев предпочтение в большинстве случаев ими отдается тому виду транспорта, который обеспечивает наименьшие сроки доставки грузов. На первый план выходит стремление к минимизации потерь от «замораживания» оборотных средств в грузах на время доставки.

Важно понимать, что сегодня одним из основных камней преткновения в развитии контейнерных перевозок в России является существенный объем экспорта

порожних контейнеров (до 50% и выше). Поиск и организация стабильного экспортного потока будет гарантировать успешность при организации контейнерных перевозок по ВВП России. Сегодня же отправить груз на экспорт в контейнере стоит дешевле, чем генеральным грузом, именно в силу необходимости получить хоть небольшую прибыль вместо убытка от возврата пустого контейнера в европейские порты.

### Общая ситуация

Сегодня Европа возвращается к рекам, потому что автодороги захлебываются, а себестоимость строительства новых высока. Оживают речные перевозки и в России, не в последней степени из-за того, что почти в 4 раза увеличено и будет еще расти государственное финансирование инфраструктуры. Их рентабельность превышает показатели автомобильных и железнодорожных перевозок, а рост тарифов ОАО «РЖД» обеспечивает речникам приток новых клиентов. По оценке Infranews, бизнес речных перевозок выгоднее автомобильных и железнодорожных, его рентабельность находится в пределах 15–20%, а по оценке PortNews, перевозка речным транспортом на 10–15% экономичнее железнодорожных перевозок. При этом железнодорожный тариф является основным параметром расчета ставок на речные перевозки. Интересный факт: при росте объемов перевозок в 2007 г. грузооборот российского

речного транспорта снизился. По оценке Росморречфлота, это говорит об оптимизации процесса перевозок и уменьшении их дальности.

### Несколько важных моментов

- Основная проблема речных перевозчиков — обновление флота. Согласно данным Ространснадзора, в российском речном реестре на 2007 г. зарегистрировано более 9 тыс. судоходных компаний, оперирующих 33,5 тыс. судов. Однако, по данным Росморречфлота, в навигацию 2007 г. в перевозках участвовало лишь около 2 тыс. обладателей лицензий. Существенное сокращение числа перевозчиков ожидается в ближайшем будущем. Структура грузооборота на речном транспорте быстро меняется, а значит, перевозчикам надо менять и структуру флота. На медленно растущем рынке речных перевозок успеха смогут добиться только те крупные компании, которые смогут в ближайшие годы построить новые и эффективные суда. Лидеры российского рынка располагают достаточными средствами для обновления флота, но и они не могут полностью обеспечить себя судами из-за нехватки судостроительных мощностей. Работа российской судостроительной промышленности пока не удовлетворяет требованиям рынка, в результате чего некоторые российские пароходства уже заказывают пароходы за рубежом.

- В 2007 г. российские речники столкнулись с падением глубин до 310 см. Например, по Москве-реке со времен советского периода они сократились на 40 см. Были случаи посадки на мель судов на подходе к портам.

- Несмотря на дешевизну, по данным Московского речного пароходства, последние 8 лет речной транспорт находится в состоянии острой конкуренции с железнодорожным и автотранспортом. Из-за сезонности ходить по реке можно только в период навигации (когда вода не скована льдом), к тому же река проигрывает и по скорости доставки. Все маршруты с длинным плечом постепенно уходят на железную дорогу, которая позволяет формировать для отправки мелкие партии товара. На коротких же плечах (в пределах 100 км) появляется конкуренция с автомобильным транспортом, ведь машина сразу приходит к конечному пункту доставки, и отсутствует потребность в промежуточной перевалке. Единственное, где наблюдается постоянный рост спроса, — это использование рек в рекреационных целях.

- Мешает российским водным перевозчикам и неразбериха в законодательстве: морские порты имеют больше привилегий, чем речные. Вопрос по приватизации земель в морских портах практически решен, в речных — нет. В феврале 2008 г. Минтранс принял решение, жестко зафиксировавшее сроки открытия и закрытия навигации. Это решение «съело» 10% навигационного времени работы судов осенью, что приводит к недополучению прибыли. Проект закона, предусматривающий обязательное страхование всех выходящих в море судов, в том числе типа «река-море», пока находится лишь в стадии разработки

- В последние десятилетия в связи с быстрым развитием автомобильного и железнодорожного транспорта существенно увеличилась доля выбросов, поступающих в атмосферу от подвижных источников: грузовых и легковых автомобилей, тепловозов. Основной вклад в загрязнение атмосферы (79%) вносят автомобили. Нагрузка на экологию от речного транспорта составляет всего 1,5%. Таким образом, комплексное развитие речного транспорта, проведенное в соответствии с Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002–2010)» и подпрограммами «Внутренний речной транспорт» и «Внутренние водные пути» должно значительно улучшить общую экологическую обстановку.

*Из протокола совещания у председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина*

*г. Ростов-на-Дону*

*От 15 июля 2008 г. № ВП-П9-11 пр*

### О развитии внутренних водных путей и строительства судов для их обслуживания «12. Минтрансу России (И.Е. Левитину), Минэкономразвития России (Э.С. Набиуллиной), Минфину России (А.Л. Кудрину), Росимущество (Ю.А. Петрову)

подготовить и представить в Правительство Российской Федерации согласованные с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти предложения по реформированию системы управления внутренними водными путями Российской Федерации с целью существенного расширения их пропускной способности и увеличения объемов перевозимых по ним грузов, обратив особое внимание на:

- внесение необходимых изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации;
- разделение административно-властных полномочий и хозяйственных функций государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства;
- корректировку нормативов необходимых объемов финансирования текущих затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений;
- (...)
- необходимость повышения эффективности использования средств федерального бюджета на содержание и модернизацию внутренних водных путей, в том числе единой глубоководной системы европейской части России, и судоходных гидротехнических сооружений;
- (...)
- создание условий для развития государственно-частного партнерства и внедрения рыночных механизмов на внутреннем водном транспорте.

Срок — I квартал 2009 г.»

### Взгляд из Европы

В странах ЕС давно уже оценили преимущества внутреннего водного транспорта. Он является одним из самых безопасных и экологически чистых. В России, особенно в последние годы, тоже обратили внимание на развитие национальных ВВП, которые в соответствии с Будапештской конвенцией в обозримом будущем будут интегрированы в Большое европейское водно-транспортное кольцо. Делегация Евросоюза в октябре 2006 года в Лиссабоне (Португалия) на втором заседании рабочей группы по морскому, речному транспорту в рамках Транспортного диалога Россия — ЕС подтвердила заинтересованность в открытии ВВП РФ для захода судов под флагами иностранных государств. Однако, чтобы не имеющих аналогов в мировой истории водный путь связал в единое кольцо многие государства ЕС, Россию и Азию, необходимо уже в ближайшем десятилетии решить грандиозную по объемам и капиталовложениям задачу реконструкции отечественных внутренних водных путей.

Что касается развития контейнерных перевозок по ВВП России, то этот процесс однозначно требует консолидации усилий всех основных потенциальных участников этого проекта.

Опыт Германии в последние годы показал, что предоставление возможности речным портам самостоятельно (через персональные кредиты, субсидии и субвенции) развивать контейнерные перевозки привело к реализации ряда несовместимых с точки зрения построения логистических цепочек решений. Это привело к необходимости создания федеральной программы модернизации речных портов и повторному финансированию с целью гармонизации процессов по обработке контейнеров!

Серьезную попытку избежать подобной ситуации предприняло Правительство России на совещании в Ростове в июле 2008 года с видимой направленностью по участию ГОСУДАРСТВА в контейнеризации ВВП России.

На сегодня ряд регионов Волжского бассейна анонсировали или уже развивают самостоятельно крупные логистические проекты с использованием потенциала речных перевозок. Но каждый из этих проектов претендует на исключительность и перетягивание на себя не только грузопотоков своего региона, но и соседних с ним. Это вызывает процессы нездоровой конкуренции уже на этапе продвижения проекта, в итоге притормаживает или совсем стопорит его.

Среди таких проектов стоит назвать, в первую очередь, «Логопром—Сормо-



во» (Нижний Новгород), промышленный парк «Шексна» (Череповец — Вологда), Свяжский ММЛЦ (Казань), создание ОЭЗ на базе Волжского порта и технопарка (Волжский, Волгоградской области).

Кроме того, необходимо учитывать строительство новых морских портов в акватории Финского залива и в Ростовской области, так как их участие в освоении ВВП Европейской части России будет взаимовыгодным для построения сквозных контейнерных маршрутов (до появления судов, курсирующих по кольцу или полукольцу).

### Основные направления деятельности участников, заинтересованных в развитии контейнерных перевозок с использованием ВВП европейской части России

1. В последние два года правительство России делает последовательные шаги по восстановлению потенциала использования ВВП европейской части России (ремонт шлюзовой системы, дноуглубительные работы, строительство современного речного флота, строительство второй ветки Волго-Донского канала, новых шлюзов на Волго-Балте). В рамках этих действий необходимо организовать участие крупных портов на ВВП в проектировании и построении контейнерных линий для перемещения в глубь страны экспортно-импортных грузов с использованием в первую очередь водных путей (а затем и смешанных с «РЖД» перевозок).

2. Важным моментом является организация процесса развития контейнерных перевозок на ВВП с участием руковод-

ства федеральных округов. И первым шагом в данном направлении будет готовящееся мероприятие в Северо-Западном федеральном округе (дата уточняется), посвященное именно этому вопросу (мероприятие готовит НП «Айлот»).

3. Принять участие в систематизации процессов контейнерного обращения на ВВП (выработка унифицированных правил обработки контейнеров), системы слежения и предварительного декларирования экспортно-импортных грузов.

4. Разработать модель функционирования контейнерной линии (шаттла) Санкт-Петербург (Усть-Луга) — Ростов (Ильичевск) со стыковкой с европейскими (мировыми) контейнерными линиями.

5. Разработать проекты использования судов в период зимнего закрытия навигации на ВВП.

6. Рассмотреть принципы консолидации контейнерных перевозок с «РЖД» для снижения нагрузок на перегруженные железнодорожные узлы.

7. Принять участие в подготовке к проектированию современных судов-контейнеровозов типа «река—море» с универсальными параметрами (для прохождения по ВВП Европы).

8. Принять участие в дальнейшем изучении развития контейнерных перевозок с соседними районами и Казахстаном.

9. Изучить перспективы развития перевозок в рамках 9-го коридора «Север — Юг» с учетом возможного изменения геополитики Ирана.

10. Развить контрактную логистику, основанную на заключении с крупными клиентами многолетних договоров на полное логистическое обслуживание.