

Организация регулярного контейнерного сообщения на территории России



Кряжев А. Н.,
ООО «Строймакс»,
руководитель проекта,
советник президента
некоммерческого
партнерства
«Гильдия экспедиторов»

Контейнерные перевозки – уникальный вид транспортной деятельности, который отличается сочетанием гибкости и мобильности автомобильного транспорта с надежностью и пунктуальностью железнодорожного. В статье анализируются актуальные вопросы реализации проекта организации регулярного контейнерного сообщения на территории России.

Контейнерные перевозки в силу своих особенностей привлекают к себе пристальное внимание бизнес-сообщества. При этом реализация проекта осложняется рядом сдерживающих факторов. Прежде всего, это значительная инвестиционная нагрузка, связанная с формированием необходимой железнодорожной и терминальной инфраструктуры, и недостаточная проработанность нормативно-правовой базы и политики ценообразования.

Для оценки перспектив проекта крайне важна его специфическая особенность: тот, кто вкладывает деньги, не является основным бенефициаром. Вряд ли частный инвестор будет рассматривать создание мобилизационного ресурса, повышение надежности транспортной системы, снижение объема вредных выбросов в атмосферу или нагрузки на улично-дорожную сеть в качестве показателей эффективности собственных инвестиций.

Существует ли компромиссное решение, способное в той или иной мере удовлетворить всех участников проекта? Каково нынешнее состояние работ по проекту и что еще необходимо сделать для масштабного внедрения контейнерных технологий в практику грузового сообщения? Чтобы ответить на эти вопросы, целесообразно отразить хронологию событий, важных для развития проекта.

Стартом проекта можно считать заседание Научно-технического совета ОАО «РЖД» «О развитии контейнерных перевозок» от 11.10.2010 г., и совместное заседание Комитета Госдумы по транспорту и Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре

15.03.2011 г. На этих совещаниях определено, что с учетом географических, инфраструктурных и технологических предпосылок российское транспортное сообщество вступило в начальную стадию организации контейнерных перевозок. Выделены три основные направления работы:

- 1) нормативно-правовое и тарифное регулирование;
- 2) создание современной инфраструктуры и подвижного состава;
- 3) организация инвестиционных процессов.

Согласно Меморандуму о намерениях по сотрудничеству в области контейнерных перевозок между ОАО «РЖД» и VR-group (Финляндия), принято решение об опытных контейнерных перевозках по маршруту Бусловская (погранпереход) – Кунцево-2 с использованием вагонов Sdggqss-w (VR-group). В результате проведенных в апреле – июле 2011 г. поездок установлено следующее:

- фактические габариты приближения строений на маршруте обеспечивают беспрепятственное прохождение контейнерного поезда с платформами модели Sdggqss-w;
- воздействующая на кузов полуприцепа воздушная волна от встречных поездов (скрещение) не влияет на увеличение динамических отклонений;
- способ размещения и крепления полуприцепов на платформе обеспечивает безопасность движения поездов;
- прокладка «нитки» контейнерного поезда по приведенному расписанию не оказывает существенного влияния на график движения поездов по маршруту следования (коэффициент съема 1,2–2).

На основании результатов испытаний был определен план необходимых для организации регулярного контейнерного сообщения организационно-технических мероприятий, связанных с разработкой, сертификацией и производством специализированного подвижного состава, с формированием терминальной сети, с корректировкой нормативно-правовой базы, с определением оптимальной схемы управления проектом, с организацией операторской деятельности и др.

Следующим шагом стало определение ключевых параметров системы «подвижной состав – терминал» и разработка на этой основе (в ноябре 2011 г.) технических требований на проектирование вагона-платформы для контейнерных перевозок, типовых решений технологического процесса эксплуатации контейнерного терминала, типового технологического процесса работы станции, обслуживающей контейнерный терминал, технологии работы пилотных контейнерных линий (Электрогорск – Дровнино, Хельсинки – Москва, Санкт-Петербург – Краснодар), концепции организации контейнерных перевозок.

Ключевой фактор успеха контейнерных перевозок – конкурентоспособность по отношению к автомобильному транспорту, где уровень внутренней конкуренции крайне высок. В связи с этим были разработаны тарифные условия на перевозку грузов контейнерными поездами по маршруту ст. Буловская – ст. Кунцево 2 (рис. 1). Приказом №29-т/1 от 20.03.2012 г. «Об установлении исключительных тарифов...» ФСТ России установлен размер провозной платы 22,608 тыс. руб. за грузный автопоезд, полуприцеп или съемный кузов и 15,826 тыс. руб. – за порожний (соответственно, 17,2 руб. и 12,0 руб. за вагон/км).

Комплекс организационных вопросов (грузовая база, генеральная схема развития, перевозочные и терминальные технологии, тарифная политика, управление проектом и др.) нашел отражение в базовом документе. Концепция организации контейнерных перевозок на «пространстве 1520» одобрена Объединенным ученым советом ОАО «РЖД» (протокол № 25 от 22.03.2012 г.) и Минтранса России (письмо от 21.03.2102 г., № АН-25/2856).

В концепции сформулирован ряд принципиальных положений:



Рис. 1. Опытные поездки по маршруту Буловская – Кунцево 2

- контейнерные перевозки – перевозки по определенным маршрутам автопоездов, автомобилей, автоприцепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов (АТС) в грузном или порожнем состоянии в составе контейнерных поездов;

- контейнерный поезд – поезд установленной длины, состоящий из специализированных платформ и следующий без переработки на сортировочных станциях; контейнерный поезд может быть:

- сопровождаемым – груз в АТС или АТС сопровождают представители владельца груза или АТС;

- несопровождаемым – груз в АТС или АТС не сопровождают представители владельца груза или АТС;

- различают линейные маршруты – сопровождаемые перевозки по пассажирскому принципу, и локальные маршруты – технологию определяет организатор перевозки;

- тарифы на контейнерные перевозки должны разрабатываться индивидуально для каждого маршрута на основании фактической технологии и устанавливаться за 1 км перевозки АТС с дифференциацией по грациям расстояния перевозки.

Важным событием стали слушания «Организация контейнерных перевозок на пространстве железнодорожной колеи 1520 мм» (16.04.2012 г.) в Общественной палате РФ, по результатам которых получены рекомендации считать контейнерные перевозки одним из приоритетов транспортной политики, рассматривать инфраструктуру контейнерных перевозок (подвижной состав и терминалы) в качестве сетевого мобилизационного ресурса в системе национальной безопасности. Было отмечено, что оптимальная модель управления проектом предполагает реализацию принципов государственно-частного партнерства.

Рекомендации Общественной палаты РФ получили поддержку участников Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство» (г. Сочи, 1.06.2012 г.). Во исполнение решений

форума последовало распоряжение старшего вице-президента ОАО «РЖД» В. А. Гапановича «Об экспериментальной проверке перспективных контейнерных маршрутов на сети железных дорог» № 2169р от 30.10.2012 г. Были определены следующие перспективные маршруты: Буловская – Москва (транспортно-логистический центр (ТЛЦ) «Белый Раст»), Славкув (Польша) – Киев – Москва, Москва – Елгава (Латвия) – Калининград.

В 2013 г. введены в действие Регламент по погрузке и креплению автопоездов, автомобилей, полуприцепов и прицепов, тягачей на специализированных платформах модели 13-9961 и Порядок перевозок интермодальных транспортных единиц между ОАО «РЖД» и VR-group, в конце года получен сертификат соответствия на вагон-платформу для контейнерных перевозок 13-9961.

Принятые и подтвержденные результаты опытных поездок системные решения позволили начать разработку обоснования инвестиций в организацию регулярного контейнерного сообщения. В обосновании определены следующие основные эффекты от реализации проекта:

- политический: повышение надежности и устойчивости транспортной системы, укрепление системы национальной и коллективной безопасности за счет формирования мобилизационного ресурса, ускорение интеграционных процессов;

- экономический: снижение транспортных издержек, повышение скорости доставки грузов, развитие рынка логистических услуг;

- экологический: уменьшение вредных выбросов в атмосферу, потребления тепловой энергии, снижение уровня шума и др.;

- социальный: снижение аварийности на автодорогах и нагрузки на улично-дорожную сеть, улучшение условий труда водителей и др.

Выгодоприобретателями становятся государство, население, бизнес.

Из расчетов эффективности инвес-

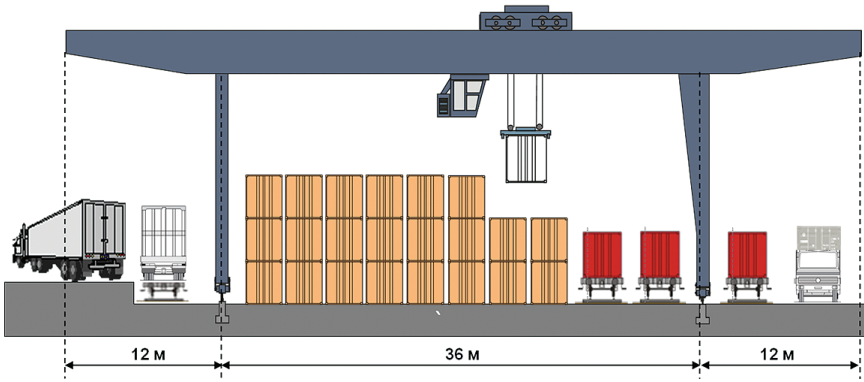


Рис. 2. Технологическая схема интермодального терминала

тиций следует, что ожидается неудовлетворительный финансовый результат для организатора проекта в случае локализации контрейлерной технологии в сети специализированных терминалов при высоких значениях показателей бюджетной, экологической и социальной эффективности. Обоснован вывод о необходимости распределения инвестиционной нагрузки между бенефициарами. Государство должно принять участие в формировании технологической инфраструктуры терминалов, представляющих собой мобилизационный ресурс.

Результаты расчетов, а также проект подпрограммы «Контрейлерные перевозки» в составе Федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие транспортной системы России» направлены в Минтранс России письмом от 18.07.2013 г. № 11851.

В марте 2014 г. подготовлен проект межправительственного соглашения по организации контрейлерных перевозок в международном сообщении (для конкретных международных маршрутов). Состоялось совещание группы экспертов по координации развития контрейлерных перевозок между Россией и Словацкой Республикой. В конце 2014 г. сертифицирован вагон-платформа для несопровождаемых контрейлерных перевозок модели 13-9938 (ООО «Рус-Трейл»).

С учетом результатов расчетов и выводов обоснования инвестиций ФКУ «Ространсmodernизация» был заключен государственный контракт с МИИТ на разработку модели и механизмов при организации регулярного контрейлерного сообщения на территории РФ (сентябрь 2014 г. – декабрь 2015 г.), в рамках которого выполнен ряд технологических и организационных решений.

Так, в качестве сетевого решения

разработана технологическая схема интермодального (контейнерного, контрейлерного) терминала, которая отличается размещением фронта погрузки / выгрузки контрейлерного терминала в подконсольной зоне козловой крана, обслуживающего контейнерный терминал (рис. 2). Тем самым обеспечивается возможность проведения погрузочно-разгрузочных работ с помощью грузоподъемного оборудования (кранов RMG) без значительных капитальных затрат.

Реализация данного решения позволяет не только оптимизировать издержки и логистические процессы в ТЛЦ, но и обеспечить гармонизацию с более привычными для большинства терминальных операторов стран Евросоюза технологиями «Lift-on – Lift-off», а значит, повысить конкурентоспособность регулярных контрейлерных перевозок в пределах «пространства 1520». Описанное технологическое решение реализуется в ТЛЦ «Белый Раст».

Выполнено компьютерное моделирование доставки грузов с использованием контрейлерных технологий, что дает возможность провести сравнительный анализ эффективности контрей-

лерных перевозок и альтернативных вариантов (автотранспорта, железнодорожных перевозок в контейнерах и «крытых» вагонах) на маршруте Клайпеда – Москва.

Рассмотрены возможные модели организации регулярного контрейлерного сообщения, в частности с применением механизмов государственно-частного партнерства (согласно положениям федерального закона от 13.07.2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве...»), обоснован выбор оптимальной модели на основе контракта жизненного цикла (рис. 3).

Очевидно, что для реализации данной схемы нужно придать контрейлерному терминалу статус инфраструктуры общего пользования.

Кроме того, разработаны методология оценки социально-экономической эффективности регулярного контрейлерного сообщения на территории России; основные положения концепции комплексной безопасности процесса контрейлерных перевозок; основные положения регламентации организационного взаимодействия операторских компаний, структур ОАО «РЖД» и органов исполнительной власти для эффективного использования мобилизационного ресурса системы контрейлерных перевозок в случае возникновения чрезвычайных ситуаций гражданского и военного характера; технические требования к системам и средствам информационно-аналитического обеспечения контрейлерных перевозок.

Таким образом, за прошедшие пять лет выполнен большой объем работ. Разработаны системные решения, разработан и сертифицирован специализированный подвижной состав, в целом сформирована нормативная база, проведены эксплуатационные испытания и необходимые эко-

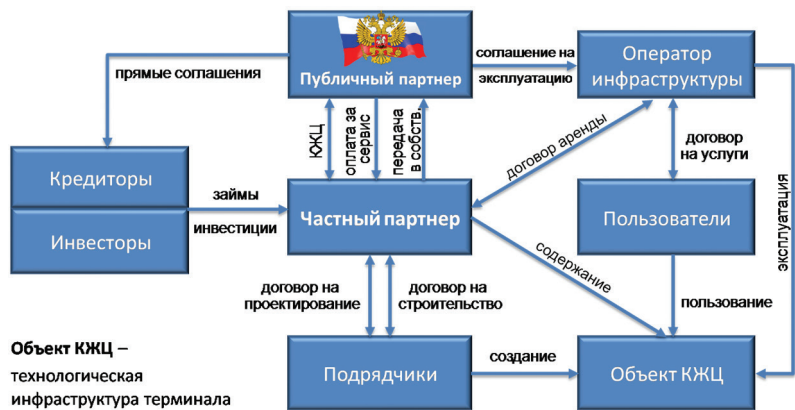


Рис. 3. Организационно-правовая схема контракта жизненного цикла:

КЖЦ – контракт жизненного цикла

номические исследования, подготовлены организационные решения.

Для завершения подготовительных процессов и организации регулярного контрейлерного сообщения на территории РФ в ближайшее время необходимо выполнить комплекс мероприятий. Так, перед ОАО «РЖД» стоят следующие задачи:

- образование в ОАО «РЖД» структурного подразделения – функционального заказчика, ответственного в частности за формирование сети ТЛЦ (соответственно, системы контрейлерных терминалов);

- разработка методологии ценообразования провозной платы грузевых и порожних интермодальных транспортных единиц в составе контрейлерного поезда; при этом целесообразно принять за основу ранее апробированную для маршрута Бусловская – Кунцево 2 методику расчета исключительного тарифа либо рассмотреть вопрос о выводе тарифов на контрейлерные перевозки из регулируемого сегмента;

- унификация средств крепления и технологий погрузки / выгрузки вагонов-платформ 13-9961 и 13-9938 (рис. 4, 5), что позволит оптимизировать технологические процессы терминального оператора; вследствие высокой стоимости подкатной тележки «dolly» и трудоемкости процесса крепления в целях обеспечения надежности крепления предпочтителен вариант, реализованный для вагона 13-9938, с учетом требований Минобороны России, возможно, потребуется доработка вагона 13-9961;

- ввод в 2016 г. в эксплуатацию интермодального терминала в составе объектов первой очереди ТЛЦ «Белый Раст»;

- разработка технических решений, технологии и нормативной базы подачи / уборки интермодального поезда на терминал магистральным локомотивом (электровозом), что позволит снизить капитальные затраты и эксплуатационные расходы, сократить сроки обработ-



Рис. 4. Средство крепления для вагона 13-9938

ки поезда на терминале и соответственного оборота вагонов, оптимизировать использование локомотивного парка;

- установление допустимой скорости контрейлерных вагонов-платформ не менее 110 км/ч (при сохранении существующего ограничения скорости 90 км/ч контрейлерная перевозка фактически лишается возможности установления нитки графика для ускоренного грузового движения по сети ОАО «РЖД»).

Минтрансу России предстоит выполнить следующее:

- разработать методику комплексной оценки социально-экономической эффективности крупных проектов развития транспортной инфраструктуры, что позволит обеспечить эффективное правоприменение положений федерального закона от 13.07.2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве...»;

- адаптировать правовую базу: принять федеральный закон «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках»; внести соответствующие изменения и дополнения в положения федеральных законов от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта»;

- закрепить за контрейлерным терминалом статус стратегически важного объекта и инфраструктуры общего пользования;

- ввести «контрейлерный» габарит погрузки, что позволит вывести контрейлерные перевозки из-под действующих нормативных определений статуса «сверхгабарит» и связанных с ним ограничений по скорости движения, по обязательному сопровождению контрейлерного поезда вагоном с контрольной рамой сотрудниками местных дистанций пути и т. п.;

- утвердить Правила перевозки транспортных автомобильных средств контрейлерными поездами;

- определить порядок пропуска через государственную и таможенную границы РФ контрейлерных поездов с учетом положений вступившего в силу в 2015 г. межправительственного соглашения «О сухих портах».

Следует рассмотреть возможность создания автономной некоммерческой организации «Дирекция контрейлерных перевозок» для координации взаимодей-



Рис. 5. Подкатная тележка типа «dolly» как средство крепления для вагона 13-9961

ствия участников проекта (органов законодательной и исполнительной власти, ОАО «РЖД», производителей железнодорожного подвижного состава, автоперевозчиков, провайдеров логистических услуг, научного сообщества и др.) по адаптации нормативно-правовой базы (включая законодательные инициативы, корректировки ФЦП и т. п.), организации инвестиционных процессов, операторской деятельности и др. Источником финансирования ее деятельности могли бы стать средства ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)».

Контрейлерные перевозки – уникальный вид транспортной деятельности, при котором автомобильный и железнодорожный транспорт выступают не в качестве конкурентов, а во взаимовыгодном партнерстве. В нынешних условиях (введение платы за проезд для грузовиков массой более 12 т, установление сезонных ограничений на движение по автодорогам, сверхнормативная загрузка отдельных участков улично-дорожной сети и т. п.) организация регулярного контрейлерного сообщения позволит в результате снижения транспортных издержек и повышения скорости доставки грузов добиться роста конкурентоспособности национальных производителей, повышения показателей хозяйственно-финансовой деятельности автомобильных и железнодорожных перевозчиков, интенсивного развития рынка логистических услуг. **□**

Литература

1. Сайт ООО «Логополис». - URL: http://logo-polis.ru/?page_id=90 (фото вагонов – платформ, информация о контрейлерных технологиях)
2. Отчет о НИР «Разработка модели и механизмов организации регулярного контрейлерного сообщения на территории РФ», тема № 120Н/14 (РТМ-58/14), индекс УДК 656.073.235, № гос. регистрации 114103040018.