

ствующих и строящихся платных участков дорог): содержание инфраструктуры железнодорожного транспорта включается в тариф и может в отдельных случаях достигать до 50 % его величины.

Следует отметить, что контейнерные перевозки по железной дороге являются более выгодными для государства в целом, так как снижают экологическую нагрузку и позволяют снять нагрузку на автомобильной сети, снизить эксплуатационные затраты на ее содержание, а также снимают напряжение на автомобильных пунктах погранперехода.

В условиях свободного ценообразования на рынке автомобильных перевозок при регулировании цен на железнодорожные перевозки достижение конкурентоспособности контейнерных перевозок, на первом этапе, возможно только за счет установления исключительных тарифов для конкретных и наиболее востребованных направлений. В дальнейшем необходимо пересмотреть методику расчета этих тарифов с учетом технологии организации таких перевозок и габаритных характеристик подвижного состава с грузом. В настоящее время ведется работа по созданию тарифных условий для следующих перспективных направлений: Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва; Санкт-Петербург – Краснодар; Москва – Украина; Москва – Брест; Москва – страны Балтии; региональная линия в пределах крупного мегаполиса (на примере Московского транспортного узла ст. Электрогорск – ст. Дровнино).

Следующим направлением работы является определение технико-технологических характеристик подвижного состава. На основе анализа организации контейнерных перевозок за рубежом следует определить возможность эксплуатации серийных контейнерных вагонов-платформ зарубежного производства на колее 1520 мм с последующей разработкой собственной универсальной платформы.

Развитие контейнерных перевозок должно быть обеспечено масштабным созданием обслуживающих их современных логистических терминалов. При этом нужно исходить из их технико-технологических характеристик, обеспечивающих конкурентоспособные преимущества контейнерных перевозок, а именно: минимальная простота организации погрузо-разгрузочных работ; сокращение времени погрузо-разгрузочных работ; более высокий уровень обеспечения безопасности погрузочно-разгрузочных работ; сокращение эксплуатационных затрат в общей тарифной составляющей.

В целях оптимизации затрат, дальнейшего распределения грузопотоков пункты обработки контейнеров целесообразно интегрировать в инфраструктуру многопрофильных терминально-логистических центров (ТЛЦ). Программа развития первой очереди сети ТЛЦ предусматривает, в частности, размещение 15 центров в местах тяготения и распределения грузопотоков по территории Российской Федерации, а также создание 3 «железнодорожных портов» в Балтийском, Азово-Черноморском и Приморском регионах.

Основным инвестиционным механизмом представляется государственно-частное партнерство (ГЧП), позволяющее обеспечить взаимовыгодное сотрудничество и сбалансированное достижение целей федеральных и региональных властей, владельцев инфраструктуры и перевозчиков. В частности, проектные работы и строительство обеспечивающей железнодорожной инфраструктуры, а также разработку конструкторской документации и сертификацию универсальной контейнерной платформы целесообразно осуществить за счет федерального и региональных бюджетов. Обеспечение вышеуказанных условий станет мощным стимулирующим фактором для прихода на рынок контейнерных перевозок частного капитала, появления надежного и стабильного заказчика на подвижной состав.

УДК 656.073.235

## **ВНЕТРАНСПОРТНЫЙ ЭФФЕКТ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

*М. В. КИЗИМИРОВ*

*Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация*

*П. В. КУРЕНКОВ*

*Московский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация*

Рассматривая дополнительный народнохозяйственный эффект от применения контейнерной перевозки, можно сказать, что по сути все слагаемые общественного эффекта, такие, как экологический эффект от снижения вредного воздействия на окружающую среду и социальный эффект, также являются слагаемым народнохозяйственного эффекта.

Народнохозяйственный эффект (помимо названных выше) складывается из экономии денежных средств, которые расходуются бюджетами разного уровня на содержание и ремонт автомагистралей. Развитие контрейлерных перевозок обусловлено несколькими факторами, одним из них является высокая плотность движения на автомагистралях.

Высокая плотность движения на фоне устаревшей технологии постройки и ремонта автодорог влияет на качество дорожного полотна, уменьшение межсервисных сроков капитального ремонта полотна и соответственно дополнительных затрат на производство работ, связанных с надлежащим содержанием магистралей. Ежегодно расходы на содержание и ремонт дорожного полотна возрастают на 20–30 процентов. При том, что для капитального ремонта всех дорог Российской Федерации необходимо средств в 1,5–2 раза больше, чем выделяется на сегодняшний день. В современных условиях деятельность дорожных организаций постепенно сводится от строительства новых дорог к сохранению, поддержанию и повышению технического уровня существующих автомагистралей.

Дорожная сеть России требует к себе более рационального отношения и эффективного использования. С этой целью реализуется Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», которая предполагает:

- увеличение протяженности сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения за период 2010–2015 годов на 1,99 тыс. км;
- увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения высших (I и II) категорий на 4,7 тыс. километров;
- увеличение плотности сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения с 0,37 до 0,41 км на 1000 человек населения.

Отметим, что оценка экономической эффективности внедрения контрейлерных перевозок невозможна без такого показателя, как дополнительный народнохозяйственный эффект, который учитывает экономию денежных средств, направляемых на капитальный и восстановительный ремонт автодорожного полотна из региональных и федеральных бюджетов.

Развитию контрейлерных перевозок в некоторых странах способствовала жесткая политика государства в области защиты населения от вредного воздействия и экологической безопасности и, соответственно, введенных в рамках этих программ ограничений, а именно, наличие «узких» мест на автомагистралях, которые не позволяли не только повысить скорость движения и доставки грузов, но наоборот, снижали качество предоставляемых транспортных услуг.

Таким образом, развитие контрейлерных перевозок может способствовать решению этой задачи в ближайшей перспективе. Вторым фактором, стимулирующим развитие этого типа перевозок, может быть экономия средств на восстановительный ремонт. Механическое воздействие большегрузного транспорта негативно сказывается на состоянии дорожного полотна.

И если полностью поменять все дорожное полотно, сразу не получится в один день, то снизить механическое воздействие большегрузного транспорта, путем организации контрейлерных перевозок по маршрутам наиболее напряженного движения автопоездов, вполне по силам. И поэтому для реализации улучшения транспортной ситуации на дорогах (сокращение пробок) и обеспечения эффективности перевозок грузов комбинация автомобильного и железнодорожного транспорта является подходящей и оптимальной для решения вопроса. Это означает что комбинированный грузовой транспорт, который состоит из грузового автомобиля и грузового поезда востребован. Не стоит забывать и о социальной значимости контрейлерных перевозок.

Третий фактор – социальный эффект является величиной оценки влияния предполагаемых инноваций на улучшение качества жизни, изменения условий труда, снижения вредного воздействия на человека.

Таким образом, развитие контрейлерных перевозок на наиболее загруженных направлениях позволит экономить расходование средств на капитальный ремонт и содержание полотна автодорог, при этом повысив пропускную способность. Следует учитывать, что достигнутый социальный эффект, в свою очередь, способствует повышению экономической эффективности проекта.

В заключение следует отметить, что в условиях свободного ценообразования на рынке автомобильных перевозок при регулировании цен на железнодорожные перевозки достижение конкурентоспособности контрейлерных перевозок, на первом этапе, возможно только за счет установления исключительных тарифов для конкретных и наиболее востребованных направлений. В дальнейшем необходимо пересмотреть методику расчета этих тарифов с учетом технологии организации таких перевозок и габаритных характеристик подвижного состава с грузом. В целях оптимизации затрат, дальнейшего распределения грузопотоков пункты обработки контрейлеров целесообразно интегрировать в инфраструктуру многопрофильных терминально-логистических центров (ТЛЦ).