

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

В. Н. КУСТОВ, Т. Г. СЕРГЕЕВА

Петербургский государственный университет путей сообщения

В последние годы в большинстве стран Европы и Северной Америки перевозки грузов в контейнерах в прямом и особенно в смешанном сообщениях развиваются ускоренными темпами и представляют собой одно из важнейших направлений научно-технического прогресса.

На рынке транспортных услуг эти перевозки пользуются повышенным спросом, так как они позволяют в особенно сложных транспортно-технологических схемах доставки груза полностью реализовать современные принципы транспортной деятельности «от двери до двери» и «точно в срок». Контейнерные перевозки в максимальной мере соответствуют требованиям рыночной экономики, прежде всего в части требований, предъявляемых к транспорту со стороны производителей и потребителей различных видов продукции и услуг. Они позволяют рассматривать перевозочный процесс не только как элемент транспортировки грузов, но и как неотъемлемую часть национальной или международной товаропроводящей распределительно-складской системы, обеспечивающей бесперебойную доставку различной продукции в торговую сеть и грузов производственно-технического назначения в сферу промышленного производства. Контейнерные перевозки во всем мире интегрированы в единую интермодальную систему. Это позволило поднять долю контейнерных перевозок грузов железнодорожным транспортом до 15-40 %.

В условиях обострения конкурентной борьбы в сфере контейнерных (комбинированных) перевозок ведется поиск эффективных технических, технологических, экономических и организационных решений, которые определяются географией грузопотоков, формой собственности на железную дорогу и конъюнктурой рынка транспортных услуг.

В целях повышения качества обслуживания грузоотправителей и грузополучателей, увеличения объема перевозок грузов в контейнерах, повышения эффективности управления, обеспечения сохранности контейнерного парка распоряжением МПС России от 3.03.2003г. создано государственное учреждение Центр по перевозке грузов в контейнерах МПС РФ (ГУ «Трансконтейнер МПС России») с филиалами «Дорконтейнер» и представительствами на железных дорогах.

Создание «Трансконтейнер» позволяет иметь специализированную структуру, ориентированную на железнодорожный транспорт, способную вступать в конкурентные отношения со всеми участниками рынка, организовать консолидированную транспортную услугу, создать реальное конкурентное поле для прочих субъектов рынка в сфере организации перевозок грузов в контейнерах и побудить их к собственной инвестиционной деятельности.

В 1988 году МПС РФ была принята «Комплексная программа развития контейнерных перевозок по РЖД на 1998–2005 гг., которая предусматривает:

- наращивание объемов контейнерных перевозок, в т.ч. за счет маркетинговых исследований;
- создание системы специализированных перевозок контейнеров ускоренными поездами различного состава и поездами комбинированных перевозок в приоритетных коридорах;
- разработка и внедрение новых технологий комбинированных перевозок в 40-футовых контейнерах, мелких отправок в сборных контейнерах;
- повышение сервиса контейнерных перевозок и доведение объема доставки грузов по принципу «от двери до двери» до 80 %;
- информатизация контейнерных перевозок, в т.ч. создание автоматизированного банка данных парка контейнеров (АБДПК), создание автоматизированной системы управления контейнерными перевозками на базе номерной модели (ДИСКОН).

В соответствии с комплексной программой развития контейнерных перевозок объем перевозок грузов в контейнерах в 2005 г. должен составить 16,5 млн т, в т.ч. крупнотоннажных контейнерах – 12,0 млн т (73 % от общего объема контейнерных перевозок).

Доходные поступления от перевозок грузов в контейнерах составляют 2,5 % от общих сетевых доходов. Наиболее доходными являются перевозки грузов 2-го и 3-го классов, составляющие соответственно 37 и 60,8 %. В связи с этим преимущественное значение имеет переключение на перевозку в контейнерах грузов 3-го класса, а затем 2-го класса.

Доходность от контейнерных перевозок составляет в среднем по грузам всех трех классов – 266 руб. на 1 т, что более чем в 3 раза выше доходности перевозок грузов в вагонах.

Другими источниками привлечения дополнительных объемов контейнерных перевозок на железнодорожную дорогу является привлечение контейнеропригодных грузов с автомобильного транспорта и в первую очередь в международном сообщении.

Особое внимание в дальнейшем необходимо обратить на привлечение перевозки грузов в специализированных контейнерах. Это в основном грузы 1-го класса, объем перевозок которых составляет около 290 млн т. В настоящее время в контейнерах перевозится не более 500 тыс. т. Для организации контейнерных перевозок удобрений, химической продукции, нефтепродуктов, сжиженного газа и др. необходимо принять меры, стимулирующие грузовладельцев к приобретению специализированных контейнеров.

По состоянию на 1.01.2000 г. для работы с крупнотоннажными контейнерами (КТК) открыто 174 терминала, из них 41 работает с 40-футовыми контейнерами. На подъездных путях предприятий прием, выдачу крупнотоннажных контейнеров осуществляют 66 станций. Операции со среднетоннажными контейнерами (СТК) производятся на местах общего пользования 592 станций и 21 станция на подъездных путях. Анализ показал, что загрузка очень неравномерна. Так, почти 50 % терминалов для операций с КТК дают всего 4,5 % объема грузов, отправляемых в контейнерах, и только 50 терминалов (31 %) можно отнести к продуктивным. Такая же ситуация с терминалами по СТК. Из 592 к продуктивным можно отнести 151 терминал (26 %). Необходима работа по концентрации и за счет этого сокращение дефицита парка погрузочно-разгрузочных машин и снижение эксплуатационных расходов.

По данным ЦМ МПС, парк погрузочно-разгрузочных машин на контейнерных терминалах морально устарел на 69 %. Значительная часть кранов отработала свой ресурс. Парк контейнеров по данным переписи 2001 г. составляет 36,7 тыс. единиц 20-футовых контейнеров, 304 единицы 40-футовых, 126,4 тыс. среднетоннажных (3 и 5 т) контейнеров.

Остро стоит проблема учета парка контейнеров. Так, по данным автоматизированного банка данных парка контейнеров (АБДПК) в инвентарном числится на 83,5 тыс. контейнеров больше, чем по переписи.

В числе первоочередных задач на ближайшую перспективу являются совершенствование и расширение системы ускоренных контейнерных поездов, в том числе за счет переключения экспортно-импортных и транзитных грузов из крытых вагонов в контейнеры и внедрение соответствующей технологии перевозок ускоренными контейнерными поездами прямого внутреннего и международного сообщения как комплексной транспортной услуги клиенту.

Другой важнейшей задачей на ближайшие годы является скорейшее введение в постоянную эксплуатацию АСУ номерной модели обращения контейнеров во внутреннем, межгосударственном и международном сообщениях; совершенствование системы учета наличия и использования контейнерного парка собственности Российских железных дорог и контейнеров других собственников при совместном их использовании.

С 1 октября 1999 г. введена в промышленную эксплуатацию «Автоматизированная система по номерному учету контейнеров в межгосударственном и смешанном сообщении», которая позволяет получить сведения о передаче и приеме контейнеров. В результате уровень достоверности информации о передаче контейнеров повышен с 6% до 93 %. Задача состоит в том, чтобы поднять и довести этот уровень до 100 % -ной достоверности и на основе промышленной эксплуатации автоматизированной системы внедрить практику взаиморасчетов со странами СНГ и Балтии за пользование контейнерами. Дальнейшим шагом совершенствования учета контейнеров является ввод с 1.01.2001 года еще одной «Автоматизированной системы контроля за использованием и продвижением контейнеров на железных дорогах России (ДИСКОН)», которая позволяет упорядочить учет дислокации и количественного состава парка контейнеров принадлежности РЖД, а также стран СНГ и Балтии.