

ПРОБЛЕМЫ ВЫБОРА ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК С УЧАСТИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Н. А. КЕКИШ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В сегменте доставки на дальние расстояния мелких и средних партий груза в логистических цепях с участием железнодорожного транспорта устойчиво лидируют две технологии: контейнерная и контрейлерная перевозки. Интермодальные транспортные единицы, к которым относятся контейнеры, полуприцепы и съемные автомобильные кузова, оптимально приспособлены к комбинированной перевозке. Контрейлерные перевозки, подразумевающие использование целых автотранспортных средств как порожних или груженых контейнеров, практически совмещают в себе два вида транспорта, еще более упрощая взаимодействие между ними. Обе эти технологии при наличии соответствующего транспортно-экспедиционного обслуживания одинаково хорошо работают как с комплектными, так и со сборными грузами. Каждая из них имеет свои сильные стороны и свои перспективы. В то же время параллельное развитие и контейнерных, и контрейлерных перевозок на определенном этапе неизбежно ставит проблему выбора между ними, поскольку требуется определить приоритетное направление, прежде всего в плане инвестиций. Неправильный выбор стратегии развития железнодорожного транспорта в области комбинированных перевозок может существенно урезать его долю транспортного рынка в сегменте малых и средних партий груза. Контейнерные и контрейлерные перевозки на железнодорожном транспорте – это конкурирующие технологии. Без понимания сути этой конкуренции и последствий несбалансированного развития этих технологий перевозки, их влияния на транспортный рынок в целом, выработка рациональной стратегии позиционирования себя как перевозчика мелких и средних партий груза для железной дороги становится невозможной.

Прежде всего, следует отметить, что конкуренция между вариантами контейнерной и контрейлерной перевозками существует только при комбинированной наземной перевозке. Комбинированная перевозка с участием воздушного или морского транспорта всегда будет выполняться только контейнерами (с использованием подходящего для всех участвующих видов транспорта типоразмера контейнера). Таким образом, для выбора стратегии развития первый вопрос, требующий тщательного исследования, – это структура существующих и прогнозируемых логистических цепей по видам транспорта и доля перевозок с участием только наземных видов (железнодорожного и автомобильного) в их общем объеме. Ответ на этот вопрос позволяет определить потенциальное место контрейлерных перевозок в транспортной системе.

Контейнеризация перевозок делает их потенциально доступными для освоения любым видом транспорта. При этом основной объем инвестиций в технические средства функционирования контейнерной транспортной системы (сами контейнеры, терминалы для их переработки) приходится на железнодорожный и морской транспорт. Это ставит в более выгодное положение автомобильный транспорт, который пользуется уже готовой инфраструктурой контейнерных перевозок. Активное строительство контейнерных терминалов в транспортных узлах, сокращение расстояния между ними делают все более конкурентоспособными в наземной доставке автомобильные перевозки контейнеров. Таким образом, если развитие портовой контейнерной инфраструктуры в равной степени выгодно и железнодорожному, и автомобильному транспорту, то массовое строительство контейнерных терминалов в железнодорожных узлах, как это ни странно, косвенно способствует активизации контейнерных перевозок автомобильным транспортом, не требуя от него соответствующих капитальных вложений. В ситуации, когда доступ к терминальной контейнерной инфраструктуре является недискриминационным, т. е. автомобильные перевозчики различных форм собственности, аффилированные и не аффилированные с соответствующим железнодорожным перевозчиком, пользуются услугами терминалов по одним и тем же тарифам, автомобильный транспорт получает неявное конкурентное преимущество. Другими словами, для развития контейнерных перевозок же-

лезнодорожным перевозчикам приходится создавать объекты инфраструктуры, содержать их и инвестировать средства в их модернизацию, что не исключает необходимости вложений в сами контейнеры и в подвижной состав для их перевозки. В то же время автомобильные перевозчики только пользуются готовыми объектами инфраструктуры, направляя свои инвестиции в основном в модернизацию своего подвижного состава и в очень незначительной степени – в контейнерный парк. Учитывая лучшие показатели автотранспорта по таким критериям качества доставки, как скорость, гибкость в размерах партии, мониторинг следования груза, документальное оформление, дополнительная возможность держать конкурентоспособный уровень тарифов позволяет автомобильным перевозчикам контролировать большую долю рынка контейнерных перевозок.

Развитие перевозок в специализированных контейнерах также оказывает неоднозначное влияние на конкурентные позиции железнодорожного транспорта. С одной стороны, контейнеризация перевозок наливных, насыпных, навалочных грузов – традиционной ниши железнодорожного транспорта – позволяет железной дороге удовлетворять запросы отправителей мелких и средних партий, повышать показатели сохранности груза, эффективно работать в перегрузочном сообщении, использовать один и тот же вид подвижного состава (фитинговые платформы) для перевозки широкой номенклатуры грузов, получать больший доход за счет более высоких тарифов по сравнению с перевозкой в вагоне. Однако процесс контейнеризации также облегчает доступ к этому сектору транспортного рынка автоперевозчиков. Отсутствие необходимости в специальном подвижном составе, возможность использования стандартных тягачей с прицепом-платформой сокращает капитальные затраты автопредприятий, позволяет им вести гибкую тарифную политику, предлагая клиентам выгодные условия доставки на дальние расстояния, сокращая составляющую железнодорожной перевозки в цепях поставок.

В контрейлерных перевозках, если для их осуществления не строятся специальные инфраструктурные объекты типа системы MODALOHR, инвестиции распределяются более пропорционально, чем в контейнерных: каждый вид транспорта вкладывается в развитие своего подвижного состава. Стратегия развития контрейлерных перевозок, в отличие от контейнерных, на железнодорожном транспорте в большой степени зависит от внешнего регулирования в виде нормативных актов, касающихся безопасности автомобильного движения, от тарифов на пользование платными автодорогами, от особенностей таможенного и экологического законодательства, что требует большой осторожности в инвестициях. Однако это направление достаточно перспективно по причине высоких тарифов и освоения доли транспортного рынка, до этого времени принадлежащей исключительно автотранспорту. Развитие контрейлерных перевозок всецело зависит от заинтересованности на государственном и межгосударственном уровне, поскольку основная часть экономического эффекта является косвенной, и потому необходимы меры стимулирования перевозчиков и грузовладельцев к использованию такой технологии.

Суммируя вышесказанное, активное стимулирование контейнерных перевозок дает неявное конкурентное преимущество автотранспорту, активное стимулирование контрейлерных перевозок представляет опасность нерационального инвестирования средств в слабо контролируемый сегмент транспортного рынка. Чтобы избежать указанных негативных тенденций, при выборе стратегии развития комбинированных перевозок с участием железнодорожного транспорта нужный баланс может быть достигнут путем следующих действий:

- солидарные инвестиции в контейнерную транспортную систему с участием перевозчиков всех задействованных видов транспорта либо условия доступа к контейнерной терминальной инфраструктуре должны зависеть от степени участия в ее создании;

- стимулирование и развитие технологий, повышающих качество железнодорожной контейнерной перевозки в соответствии с современными критериями (скорость, информированность, соблюдение сроков доставки, расширение спектра оказываемых транспортно-экспедиционных услуг);

- постоянный мониторинг внешних факторов, потенциально влияющих на объемы и направления осваиваемых грузопотоков, активная адаптация, усиленное влияние в организационно-правовом поле;

- максимальная универсализация подвижного состава, позволяющая проводить гибкую политику в области использования технических средств при разных вариантах баланса между предпочтительными технологиями комбинированных перевозок.