

6 Румянцева, Е. Е. Новая экономическая энциклопедия / Е. Е. Румянцева. – М. : ИНФРА-М, 2005. – 724 с.

7 Солюс, Г. П. Критика современных буржуазных теорий финансов, денег и кредита / под ред. проф. Г. П. Солюса. – М.: "Финансы" [Электронный ресурс], 1978 г. – Режим доступа: <http://www.kredit-moskva.ru/kritika02.html>. – Дата доступа: 05.10.2011.

N. ZDANOVSKAYA

Belarusian State Economy University

ECONOMIC ESSENCE OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND ITS PLACE IN STRUCTURE OF THE NATIONAL ECONOMY

The basic stages of formation of concept "infrastructure", its economic essence, classification are considered. Value of concepts "infrastructure", «a transport infrastructure» and its role in national economy is defined.

Получено 15.10.2011

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 4. Гомель, 2011**

УДК 656.225.073.235

П. В. КУРЕНКОВ д-р экон. наук, профессор

Московский государственный университет путей сообщения

А. Ф. КОТЛЯРЕНКО канд. техн. наук, профессор

ООО «Делрост»

М. В. КИЗИМИРОВ

Самарский государственный университет путей сообщения

НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Рассматриваются основные проблемы контрейлиризации грузовых перевозок и основные направления повышения эффективности их развития

По данным Федеральной службы государственной статистики общий парк грузовых автомобилей в Российской Федерации в 2010 г. достиг 5,4 млн единиц. В соответствии со структурой этого парка порядка 850 тыс. грузовиков составляют потенциальную клиентуру для услуг «бегущее шоссе». При этом

количественный рост автопарка в России (4–7 % в год) является опережающим по отношению к росту протяженности дорожной сети (1 % в год). Эта тенденция сохранится в ближайшем обозримом будущем, что объективно ведет к усугублению проблем в сфере автоперевозок. Внедрение контейнерных перевозок может и должно стать одним из путей решения данного вопроса, способного привести к снижению транспортных издержек в конечной стоимости производимой и потребляемой в РФ продукции.

Принимая во внимание, что генеральные грузы, перевозимые автотранспортом, составляют порядка 4 % от общего объема внутренних перевозок всех остальных грузов, а средняя протяженность маршрута составляет 2000 км, потенциал грузовой базы контейнерных перевозок во внутреннем сообщении составляет около 700 тыс. единиц.

Таким образом, на основе анализа макроэкономических показателей можно сделать вывод о потенциальном количестве транспортных средств, составляющих «целевую аудиторию» для контейнерных перевозок во внутреннем сообщении в диапазоне 700–850 тыс. единиц или 19,2–1,6 млн т в год.

Учитывая комплексное влияние факторов, прежде всего, технологического и инвестиционного характера, с учетом выделенных основных направлений движения реалистичный суммарный объем рынка контейнерных перевозок во внутреннем и в международном сообщениях следует оценивать на уровне 2,3 млн грузовиков в год.

При этом в настоящее время общий объем контейнерных перевозок в Европе составляет около 70 млн т в год. Общее количество маршрутных отправок в год – около 21 500.

По итогам состоявшегося 17 марта 2011 г. В ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») обсуждения совместного заседания Комитета Государственной Думы по транспорту и Комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей по транспорту и транспортной инфраструктуре принято решение обратиться к федеральным органам исполнительной власти с предложением разработать и принять нормативные акты и реализовать практические меры для организации контейнерных перевозок согласно «Концепции организации контейнерных перевозок на пространстве 1520»:

1) к Федеральному Собранию Российской Федерации, Правительству Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации:

– внести поправки в проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», устанавливающие понятие «контейлер», «контейлерная перевозка» и регламентирующие особенности (условия) данных перевозок;

– при обсуждении проекта федерального закона «О транзите грузов через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты, связанные с организацией транзитных перевозок»

учесть предложения по изменениям в федеральный закон «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», связанные с установлением понятий «контрейлер», «контрейлерная перевозка» и регламентированием таких перевозок;

– разработать и унифицировать (по аналогии с зарубежными) нормативно-правовые акты, регламентирующие курсирование большегрузных трейлеров по автомобильным дорогам и стимулирующие перевозки трейлеров на специализированных железнодорожных платформах;

2) к Министерству транспорта Российской Федерации и к ОАО «РЖД»:

– разработать и согласовать «Концепцию организации контрейлерных перевозок на пространстве 1520», включая предложения по организационно-правовым, технологическим и экономическим решениям, а также представить обоснование инвестиций в проект в рамках государственно-частного партнерства;

– рассмотреть вопрос о необходимости нормативного закрепления особенностей организации и осуществления контрейлерных перевозок;

3) к Министерству транспорта Российской Федерации, к Министерству финансов Российской Федерации и к Министерству экономического развития Российской Федерации:

– на основе представленной «Концепции организации контрейлерных перевозок на пространстве 1520» представить в Правительство Российской Федерации предложения по включению подпрограммы «Развитие контрейлерных перевозок в Российской Федерации» в ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы», утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 г. № 377;

– проработать вопросы экономического стимулирования грузовладельцев к пользованию железнодорожным транспортом для осуществления контрейлерных перевозок;

4) к Федеральной таможенной службе и к ОАО «РЖД»:

– разработать и согласовать Программу развития и размещения на сети ОАО «РЖД» инфраструктуры таможенного оформления грузов.

– разработать унифицированные (по аналогии с зарубежными) правила таможенного оформления экспортно-импортных и транзитных грузов, находящихся в трейлерах, и самих трейлеров, обеспечивающие минимальное время прохождения таможенных процедур при пересечении государственной границы РФ и других государств, входящих в Таможенный союз с РФ;

5) к Федеральной службе по тарифам и к ОАО «РЖД»:

– разработать и согласовать тарифные условия на пилотных направлениях, стимулирующие контрейлерные перевозки, их последующий рост и развитие;

6) к Союзу машиностроителей России:

– рассмотреть возможность производства специализированных платформ для осуществления контрейлерных перевозок;

7) к АСМАП, руководителям автомобильных компаний:

– рассмотреть возможность создания совместной компании по осуществлению контрейлерных перевозок (по примеру автотранспортных предприятий при городских товарных станциях при плановой экономике);

– рассмотреть возможность создания пулов автомобильных компаний для совместного использования трейлеров с целью повышения эффективности их эксплуатации (по примеру пулов операторских компаний на железнодорожном транспорте);

– дать предложения по технологии организации работы обменными парками трейлеров во внутреннем и в международном сообщениях (по примеру работы обменными парками вагонов и контейнеров при плановой экономике);

8) к ОАО «РЖД»:

– проработать технологически и экономически варианты контрейлерных перевозок (с тягачами и без тягачей) на пилотных направлениях;

– разработать унифицированные параметры пунктов по погрузке–выгрузке трейлеров на/из железнодорожных вагонов – длину и ширину контрейлерных площадок, высоту погрузо-разгрузочных платформ над уровнем головки рельса, ширину междупутий, длину погрузо-разгрузочных фронтов и так далее;

– разработать типовой технологический процесс работы пункта по погрузке–выгрузке трейлеров на/из железнодорожных вагонов.

Признавая масштабность и инвестиционную емкость проектов развития инфраструктуры контрейлерных перевозок, государство, тем не менее, будет являться выгодоприобретателем в результате их реализации в следующих аспектах: повышение устойчивости транспортной системы; снижение экологической нагрузки; снижение нагрузки на автотранспортную сеть и расходов на ее содержание; повышение безопасности движения автотранспорта; создание новых рабочих мест и улучшение условий труда водителей большегрузных автомобилей; повышение уровня конкурентоспособности российских предприятий реального сектора экономики за счет снижения транспортных издержек; расширение налоговой базы за счет развития новых направлений бизнеса.

Создание инфраструктуры контрейлерных перевозок позволит в рамках государственно-частного партнерства привлечь частный капитал в такие виды бизнеса, как операторская деятельность подвижного состава, управление терминальными услугами, оказание логистических, брокерских и иных услуг.

С учетом наличия объективных географических, инфраструктурных и технологических предпосылок российское транспортное сообщество всту-

пило в начальную стадию организации контрейлерных перевозок.

Расчеты различных моделей организации контрейлерного бизнеса однозначно свидетельствуют о том, что его окупаемость и прибыльность возможна только при условии инвестиционной поддержки государства в части строительства обслуживающих терминалов, развития путевого хозяйства, а также в плане разработки, сертификации и налаживании серийного производства соответствующего подвижного состава.

Определены основные направления работы, а именно:

- нормативно-правовое регулирование;
- тарифное регулирование;
- определение технико-технологических характеристик подвижного состава;
- создание современной инфраструктуры обеспечения контрейлерных перевозок;
- реализация инвестиционных механизмов.

Ввиду отсутствия достаточного практического опыта осуществления контрейлерных перевозок возникает ряд проблем, в том числе, во взаимодействии различных ведомств и организаций при осуществлении данных перевозок, например, при таможенном оформлении груза и перевозящих его транспортных средств (автопоезда/автоприцепа и ж.-д. платформы). В связи с этим необходим анализ нормативных документов, регулирующих такие перевозки в международном и внутреннем сообщении (международные соглашения, федеральные законы, иные нормативно-правовые акты) в целях определения проблемных моментов, требующих нормативного закрепления или корректировки.

Так как нормативно понятие «контрейлер» и «контрейлерная перевозка (отправка)» изложены неоднозначно потребуются внесение изменений в отдельные федеральные законы (например, проект федерального закона «О смешанных (комбинированных) перевозках») и иные нормативно-правовые акты.

Отдельно следует выделить вопросы, относящиеся к внесению изменений в законодательство в области охраны окружающей среды, и предусматривающие ограничения по проезду большегрузного автотранспорта по ряду федеральных автотрасс и в пределах транспортных узлов крупных мегаполисов.

Одним из важных факторов возможности организации контрейлерных перевозок является формирование эффективной клиентоориентированной тарифной политики. При этом следует исходить из того, что сегодняшнее тяготение контейнеризованных грузов к автоперевозкам обусловлено изначально неравными условиями межтранспортной конкуренции. Это связано с тем, что поддержание автомобильной дорожной сети лежит полностью на

государстве (за исключением незначительного количества действующих и строящихся платных участков дорог), а содержание инфраструктуры железнодорожного транспорта включается в тариф и может в отдельных случаях доходить 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).

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.

Пилотный проект опытной контейнерной перевозки по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва на платформах финских железных дорог, планируемый к реализации ОАО «РЖД» в текущем году, позволит получить соответствующий практический опыт использования европейских платформ на железных дорогах ОАО «РЖД». Параллельно с этим проводятся работы по анализу габаритных и прочих возможностей сети для их пропуска. Кроме того, специализированными отраслевыми НИИ разрабатываются технико-технологические требования к конструкции контейнерной платформы, технологии обслуживания контейнерных поездов на технических станциях следования, а также в контейнерных терминалах.

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 ра-

бот; 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.

Создаваемая сеть логистических центров должна быть объединена в рамках единого технологического процесса (электронный документооборот, унификация технологии погрузки-выгрузки и т.д.) на основе инновационных принципов взаимодействия различных видов транспорта.

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 осуществлять 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.

Помимо этого, дополнительное стимулирование может быть осуществлено в форме предоставления налоговых льгот, низкопроцентных займов и ссуд, внедрения практики контрактов жизненного цикла, договоров концессии и т.д. На этих условиях можно ожидать привлечения на российский транспортный рынок крупных международных игроков, способных привнести инновационные технологии и обеспечить развитие транспортно-логистического сектора в целом.

P. KURENKOV, Dr. Hab, professor

Moscow state university of railway communication

A. KOTLYARENKO, PhD, professor

“Delrost”

M. KIZIMIROV

Samara state university of railway communication

LEGAL REGULATION IN DEVELOPMENT PIGGYBACK TRANSPORTATION

The basic problems piggyback transportation freight transport and the main directions of improving their development

Получено 06.09.2011

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 4. Гомель, 2011**

УДК 656.073.441

П. В. КУРЕНКОВ д-р экон. наук, профессор

Московский государственный университет путей сообщения

А. Ф. КОТЛЯРЕНКО канд. техн. наук, профессор

ООО «Делдрост»

М. В. КИЗИМИРОВ

Самарский государственный университет путей сообщения

АНАЛИЗ ФАКТОРОВ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИХ ВЫБОР СПОСОБА ПОГРУЗКИ-ВЫГРУЗКИ ТРЕЙЛЕРОВ НАЛИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЛАТФОРМЫ

Рассматриваются различные варианты перегрузки трейлеров, технические факторы и требования к операциям погрузки-выгрузки, достоинства и недостатки этих способов.

Контрейлерный способ грузовых перевозок предполагает использование автомобильных полуприцепов в качестве большегрузных контейнеров. Наилучшее использование грузоподъемности и максимальные осевые нагрузки при перевозке трейлеров могут быть обеспечены только за счет применения специальных железнодорожных платформ. Однако использование специального подвижного состава, а также необходимого терминального оборудования для таких технологий существенно увеличивает стоимость проекта.

Анализ опыта применения контрейлерных перевозок за рубежом, а также технических средств, осуществляющих погрузку трейлеров без применения