

УДК 656.029.4:004

*В. А. ПАДАЛИЦА*

*СООО «Трансрэйл-БЧ», г. Минск*

*vladimir.padalitsa@interrail.ru*

## **ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ПРИ СОЗДАНИИ ЦЕНТРА КООРДИНАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЕАЭС**

Целью создания центра координации международных контейнерных перевозок (ЦК МКП) по территории государств – членов ЕАЭС в статье определяется возможность существенного повышения эффективности использования транзитного потенциала транспортных коридоров в условиях значительного превышения спроса над предложением сервисов на международные контейнерные перевозки в сообщении Китай – Европа – Китай в период кризиса, начавшегося в 2020 году и усугубляющегося геополитическими событиями последних лет.

Традиционный путь решения проблемы превышения спроса над предложением в международных контейнерных перевозках – это повышение тарифов на транзитные перевозки. По такому пути идут китайские партнеры, которые организовали продажу дефицитных мест в контейнерных поездах мест на конкурсной основе. В результате такой меры средняя стоимость перевозки гружёного 40-футового контейнера из Китая в страны Евросоюза возросла с 5–7 до 15–20 тыс. дол. При этом составляющая стоимости перевозки в контейнерных поездах за участок колеи 1520 мм по инфраструктуре государств – членов ЕАЭС (маршрут Достык – Брест) остаётся в открытом доступе почти на докризисном уровне – около 3 тыс. дол.

Такая стабильность цен на транспортном коридоре стран ЕАЭС обусловлена, по нашему мнению, опасениями железнодорожных администраций государств – членов ЕАЭС и их структур (в частности, ОТЛК-ЭРА) ухудшить отношения с китайскими партнёрами и потерять достигнутые объёмы перевозок. Во-вторых, в условиях резкого роста объёмов контейнерных перевозок при ограниченных пропускных способностях инфраструктуры и дефиците транспортных средств существенно снизилось качество сервисов в контейнерных поездах. Если докризисный срок доставки из

Китая в Европу составлял 12–14 суток при среднесуточной скорости около 1000 км/сутки, то в 2021 году срок доставки увеличился до 30–40 суток и более при снижении скорости до 500–300 км/сутки. Основная причина возникновения такого негативного обстоятельства заключается в ограничении приёма поездов польскими и немецкими железными дорогами при несогласованности с китайскими партнёрами.

В 2022 году объёмы перевозок снизились, и движение в направлении Запад – Восток в основном стабилизировалось. Но аналогичные проблемы возникли в обратном направлении, что связано с ограничением приёма поездов Китайскими железными дорогами при несогласованности с европейскими партнёрами.

В рамках Аналитического доклада Евразийской экономической комиссии (ЕЭК ЕАЭС) по международным контейнерным перевозкам в [1] приводится развернутый анализ этих и других факторов недостаточно эффективного использования пропускных способностей инфраструктуры и транспортных средств, а также условий, препятствующих продаже сервисов транзитных контейнерных перевозок структурами ЕАЭС по рыночным ценам на основе анализа спроса и предложения по примеру китайских партнёров. На основе этого анализа даётся ряд рекомендаций, которые сводятся к необходимости создания в рамках ЕАЭС рыночного механизма координации международных контейнерных перевозок и дифференциации сервисов в транзитных контейнерных поездах по соотношению цены и качества с учётом спроса и предложения. Наличие такого механизма позволит обеспечить привлечение к перевозкам высокомаржинальных товаров, которые более чувствительны к качеству сервисов по критериям скорости и регулярности, чем к их ценам. При этом базовые действующие тарифы для сервисов, качество которых ограничивается общими требованиями СМГС, в частности, скорость перевозок – не ниже 150 км/сут, могут оставаться на прежнем уровне. Цена сервисов повышенного качества по критериям, превышающим требования СМГС (в частности, гарантированная скорость до 1000 км/сут), должна устанавливаться на основе недискриминационного доступа к этим сервисам.

Создание такого механизма представляется целесообразным и возможным под эгидой Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии (ЕЭК ЕАЭС). Организационной основой этого механизма должен быть, по нашему предложению, Центр координации международных контейнерных перевозок ЕАЭС (ЦК МКП).

Целевые задачи ЦК МКП предполагаются следующие:

– маркетинговый анализ конъюнктуры рынка международных контейнерных перевозок (МКП) с целью привлечения к перевозкам по маршрутам ЕАЭС транзитных высокомаржинальных контейнерных грузов;

– разработка предложений сервисов МКП на основе данных национальных операторов инфраструктуры и транспортных средств государств – членов ЕАЭС. Основным комплексным (интегрированным) выражением этих предложений должны быть сквозные нитки расписаний движения международных контейнерных поездов;

– определение текущего спроса на сервисы МКП и продажа (по поручениям национальных операторов инфраструктуры и транспортных средств) сквозных ниток расписаний МКП и мест в контейнерных поездах на цифровой бирже на основе свободной конкуренции и недискриминационного доступа к сервисам МКП;

– координация исполнения сквозных расписаний МКП посредством рекомендаций для национальных перевозчиков без вмешательства в непосредственное управление перевозками;

– анализ исполненных сквозных расписаний МКП на основе мониторинга МКП создания доказательной базы для распределения ответственности за нарушение договорных условий продажи ниток МКП и мест в контейнерных поездах.

Предполагается, что в своей деятельности ЦК МКП должен опираться:

– на усовершенствованные (адаптированные к современным требованиям рынка и возможностям информационно-коммуникационных технологий) правовые, нормативно-технические, экономические (тарифные) и технологические условия организации международных контейнерных перевозок по инфраструктуре государств – членов ЕАЭС;

– цифровую интеграционную платформу, объединяющую ИТ-системы ключевых участников международных контейнерных перевозок и создающую на их основе единое доверительное цифровое пространство [2].

Для совершенствования условий организации МКП предлагается разработать соответствующее Соглашение между ключевыми участниками МКП как дополнительный акт к СМГС. Первый шаг в этом направлении уже сделан. В рамках ОСЖД разработано «Соглашение о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении» [3]. В этом Соглашении введено понятие контейнерного поезда и оператора контейнерного поезда. В развитие данной концепции предлагается разработать Соглашение о перевозке групп контейнеров. Операторы этих групп будут заинтересованы в покупке сквозных расписаний МКП, т. е. станут реальными покупателями этих ниток и мест в контейнерных поездах.

В рамках указанного соглашения должны быть решены вопросы тарификации МКП при перевозках по сквозным расписаниям. При этом следует предусмотреть унификацию с тарифными условиями на сопредельных железных дорогах трех стран, где созданы механизмы продажи ниток расписания грузовых поездов по принципу «вези или плати».

Параллельно с разработкой Соглашения должна разрабатываться интеграционная цифровая платформа (ИЦП МКП), объединяющая ИТ-системы ключевых участников международных контейнерных перевозок и создающая на их основе единое доверительное информационное пространство.

В рамках ИЦП МКП должен быть создан цифровой механизм разработки, продажи, координации и контроля исполнения сквозных расписаний как дополнительный сервис Экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС. Этот новый сервис может разрабатываться после реализации перечня сервисов, утверждённых Распоряжением Совета ЕАЭС № 29 от 23.11.2020 г. в соответствии с п. 2 этого Распоряжения. Разработка данного сервиса завершается в этом году. В перечень включён только один фундаментальный сервис по электронной накладной (e-СМГС). Типовой прототип этого модифицированного сервиса ориентирует действующие ИТ-системы железнодорожных администраций государств – членов ЕАЭС на использование новых стандартов СЕФАКТ ООН).

В рамках этого сервиса предлагается предусматривать продажу ниток сквозных расписаний на электронной бирже цифровой интеграционной платформы, играя на повышении. При этом стартовая цена может оставаться на уровне, близком к докризисному. Покупателями расписаний могут быть грузовладельцы или операторы контейнерных перевозок, а продавцами – железные дороги стран – членов ЕАЭС через биржевого посредника в лице ЦК МКП.

Создаваемый ИЦП МКП не должен подменять собой информационные системы участников транспортных коридоров и не должен вмешиваться в решение национальных задач и нарушать национальный суверенитет стран – членов ЕАЭС. Напротив, ИЦП МКП должен базироваться на ИТ-системах различных национальных участников внешнеэкономической деятельности с целью координации их взаимодействия на международном уровне и достижения синергетических эффектов. При этом ИЦП МКП должен обеспечить их полную информационную безопасность при работе в международных технологиях. Важной целевой задачей ИЦП МКП является обеспечение информационно-аналитической поддержки технологических процессов и управляющих решений персонала участников перевозок по Евразийским коридорам на всех этапах жизненного цикла международной грузовой перевозки.

Организационно-правовой формой ЦК МКП может быть автономная некоммерческая организация (АНО), создаваемая по законам РФ, так как офис Евразийской экономической комиссии находится в Москве. На первом этапе формируется проектный офис, создаваемый за счёт соответствующих средств ЕАЭС. После ввода в эксплуатацию предусматривается перевод

данного проектного офиса на самофинансирование за счёт доходов, получаемых от продажи цифровых сервисов МКП.

Для разработки проекта по созданию ЦК МКП предлагается создать рабочую группу при Консультативном комитете по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии, которая должна определить порядок решения названных выше вопросов на научной основе в экспериментальном порядке. Учитывая сложность и масштабность проектной задачи, представляется целесообразными проводить эксперимент на ограниченном пилотном полигоне, где будет организовано движение транзитных контейнерных поездов по гарантированным сквозным расписаниями на основе только одной нитки графика, выделяемой железнодорожными администрациями России, Беларуси и Казахстана.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Анализ контейнерных перевозок в целях выработки предложений по их развитию в рамках Евразийского экономического союза. Аналитический доклад [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/info.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/info.aspx). – Дата доступа : 12.11.2022.

2 Соглашение о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://osjd.org/ru/8974/page/106077?id=2881>. – Дата доступа : 12.11.2022.

3 *Падалица, В. А.* Концепция создания цифровой платформы координации Евразийских грузопотоков в рамках экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС / В. А. Падалица, С. А. Тумель, С. В. Енин // Проблемы перспективного развития железнодорожных станций и узлов : междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2021. – Вып. 3. – С. 180–188.

*V. A. PADALITCA*

#### **INCREASE EFFICIENCY OF USE RAILWAY INFRASTRUCTURE TRANSPORT CORRIDORS AT CREATION THE CENTRE OF COORDINATION INTERNATIONAL CONTAINER TRANSPORTATIONS EAEC**

In clause defined the opportunity of essential increase efficiency use of transit potential transport corridors. For this purpose it is offered to create the centre of coordination the international container transportations on territory of the states EAEC. Significant excess of demand above the offer services on the international container transportations in the message China – Europa – China now is observed. This condition was provoked the crisis which has begun in 2020, amplifying geopolitical events of last years.

Получено 10.11.2022