

ИННОВАЦИИ

ТРАНСПОРТА

Научно-технический журнал

№3 2010 октябрь



- **Транспортный диалог Россия — ЕС**
- **Государственное тарифное регулирование на завершающем этапе структурного реформирования железнодорожного транспорта**
- **Создание необходимых нормативных правовых актов и тарифов на контейнерные перевозки**

Ваш надежный партнер на перевозки огнеопасных грузов

OMEGA **SERVIS**
holding a.s.
INTERNATIONAL LKW  UND ADR TRANSPORT



Контактная информация:

Želatovice 147
751 16 Želatovice
Česká Republika

Tel: +420 581 299 513
Fax: +420 581 299 519
E-mail: obchod@omegaservis.com

www.omegaservis.com

основано в 1992

перевозка опасных грузов класса:
3, 4.1, 5.1, 6.1, 8, 9

перевозка автомобильным и
железнодорожным транспортном

в некоторых странах можем
предложить интермодальный сервис
при перевозке в контейнерах до 44
тонн брутто (28 тонн нетто продукта)

предлагаем танк-контейнеры разных
типов с паровым или электрическим
подогревом.

филиалы и депо в Чехии, Словакии,
Италии, Австрии и Румынии

Государственные приоритеты

О мерах, принимаемых Правительством РФ, по улучшению транспортной обеспеченности Сибирского и Дальневосточного федеральных округов

Из доклада министра транспорта РФ Левитина И. Е. в Совете Федерации Федерального Собрания РФ.....2

Скоростные пассажирские и контейнерные перевозки — приоритеты развития «Пространства 1520»

Якунин В. И., президент ОАО «РЖД».....3

Нормативная и законотворческая деятельность

«Транспортный диалог Россия — ЕС» в рамках программы «Партнерство для модернизации»

Зворыкина Ю.В., помощник министра транспорта РФ.....4

Из публикаций лауреатов Нобелевской Премии

Общее экономическое равновесие: цель исследования, методология анализа, коллективный выбор

Кеннет Дж. Эрроу, лауреат Нобелевской премии 1972 г.....5

Тарифное регулирование

Государственное тарифное регулирование на завершающем этапе структурного реформирования железнодорожного транспорта

Стебунова Т.И., заместитель руководителя Федеральной службы по тарифам (ФСТ России).....8

Иновации железнодорожных контейнерных перевозок

Контейнеризация России (из доклада на II-й Международной научно-практической конференции 22 сентября 2010 г.)

Лемешко В. Г., вице-президент ОАО «РЖД».....11

Создание необходимых нормативных правовых актов и тарифов на контейнерные перевозки

Резер С.М., президент НП «Гильдия экспедиторов», академик РАТ, д.т.н., профессор.....17

Контейнерные потоки и развитие терминалов на полигоне Октябрьской железной дороги

Валинский О. С., первый заместитель начальника Октябрьской ж/д.....22

Транзитные контейнерные перевозки

Динамика развития контейнерных транспортно-технологических систем с участием морского транспорта

Гагарский Э.А., зав. отделом прогрессивных транспортно-технологических систем и логистики ОАО «СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ», д.т.н., профессор, Почетный работник транспорта России27

Логистика специальных контейнерных перевозок как инновация рынка транспортных услуг

Шорохова О.В., коммерческий директор ООО «СПЕЦКОНТЕЙНЕР».....34

Колонка редактора

Транспорту необходим инновационный прорыв

Крутоног О. М., заместитель главного редактора.....36

Немного истории

Зарождение контейнерных перевозок.....38

Лента новостей.....39

Транспортный кроссворд, немного юмора.....40

Редакционный совет

Резер С.М. – Председатель Редакционного совета, доктор технических наук, профессор, академик РАТ, заслуженный деятель науки и техники РФ

Аристов С.А.

Акулов М.П.

Беленький А.С., доктор технических наук, профессор

Вакуленко С.П., кандидат технических наук, профессор

Гагарский Э.А., доктор технических наук, профессор

Зотов В.Б., доктор экономических наук

Зворыкина Ю.В., доктор экономических наук

Исингарин Н., доктор технических наук, профессор

(Республика Казахстан)

Казанцев А.П.

Квитко В.В.

Кириллова А.Г., кандидат технических наук, доцент

Кузнецов А.П., доктор технических наук, профессор

Куренков П.В., доктор экономических наук, профессор

Лёвин Б.А., доктор технических наук, профессор

Машинистов Ю.А., кандидат технических наук

Миротин Л.Б., доктор технических наук, профессор

Неврла Пржемысл (Чешская Республика)

Прокофьева Т.А., доктор технических наук, профессор

Теряев Е.Д., член-корреспондент РАН,

доктор технических наук

Резер А.В., кандидат экономических наук, доцент

Редакционная коллегия

Резер С.М. — главный редактор

Крутоног О.М. — заместитель главного редактора

Волкова С.А. — ответственный редактор

Фролова Н.Ю. — выпускающий редактор

Чекин Д.О. — технический редактор

Шорохова О.В. — научный редактор

Кириллов Г.А. — дизайн и верстка

Машинистов А.Ю. — фото

Адрес редакции:

Москва, 129326, пр-т Мира, д. 106, оф. 524

тел/факс (499)706-80-42, (495)682-27-35, 682-17-15

www.inno-trans.ru

e-mail: info@inno-trans.ru

Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-39052 от 09.03.2010 г.

Учредители:

НП «Гильдия экспедиторов»

ЗАО «Институт проблем транспорта и логистики»

Издатель:

ООО «СПЕЦКОНТЕЙНЕР»

При перепечатке материалов ссылка на журнал «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА» обязательна.

Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений.

Типография «O-Print», г. Москва, www.o-print.ru

Тираж 3000 экз.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ



Правительство Российской Федерации уделяет особое внимание социально-экономическому развитию регионов, входящих в Сибирский и Дальневосточный федеральные округа, включая районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.

Важной задачей является обеспечить конкурентоспособность доставки грузов и пассажиров в Сибири и на Дальнем Востоке. Одним из приоритетных направлений формирования евроазиатских транспортных коридоров является развитие перевозок по Северному Морскому пути, использование которого при современных условиях развития техники становится все более привлекательным. По оценкам экспертов объем перевозок по этому маршруту может достигать 5 млн. тонн в восточном направлении, до 2-3 млн. тонн в Западном направлении. Правительство Российской Федерации продолжает работу по развитию Дальневосточных морских портов и подходов к ним, которые позволят создать современную транспортную инфраструктуру, увеличить грузооборот морских портов к 2015 году до 750 млн. тонн и конкурировать с зарубежными портами, обслуживающими транзитные грузопотоки в направлении страны АТЭС — Европа и Северная Америка. Планируется, что производственные мощности портов вырастут более чем на 200 млн. тонн. Наибольший прирост будет достигнут в отношении мощностей для обработки угля, руды и нефти.

В настоящее время заканчивается разработка новой концепции развития транспортного узла Восточный—Находка. Основными мероприятиями данного проекта являются:

- развитие порта Восточный как международного контейнерного ХАБа;
- развитие порта Находка, как крупного порта для генеральных, тарно-штучных грузов, включая контейнеры;
- развитие международного транспортного коридора (МТК) «Приморье-1».

С целью развития транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта на территории Сибирского и Дальневосточного федеральных округов реализуются ряд крупных инфраструктурных проектов. Здесь необходимо особо отметить проект строительства

Из доклада министра транспорта РФ И. Е. Левитина в Совете Федерации Федерального Собрания РФ в рамках «правительственного часа» «О мерах, принимаемых Правительством Российской Федерации, по улучшению транспортной обеспеченности Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, включая районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности»
г. Москва 13 октября 2010 года

Кузнецовского тоннеля с подходами. В 2010 году в этот проект уже было инвестировано более 4 млрд. рублей. В настоящее время Минтранс России подготовлены и внесены в Минрегион России предложения об увеличении финансирования проекта в 2010 году еще на 2 млрд. рублей. Строительство тоннеля позволит устранить имеющиеся серьезные инфраструктурные ограничения в направлении портов Ванино и Советская Гавань.

В целях решения проблемы дальнейшего развития товарных и транспортных потоков в Восточной Сибири и Дальнем Востоке проведена работа по актуализации «Стратегической программы развития Байкало-Амурской железно-дорожной магистрали на перспективу до 2020 года» с учётом вероятных сценариев развития экономики Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, развития межрегиональных и международных экономических связей.

Транспортная доступность на территории Восточной Сибири и на Дальнем Востоке в значительной степени зависит от устойчивости функционирования и обеспечения пропускной способности автомобильных дорог, которые во многих районах данной части Российской Федерации представляют безальтернативный вид транспортных коммуникаций. В этой связи, хочу отдельно отметить, что завершено строительство Федеральной трассы «Амур» Чита — Хабаровск — автомобильной артерии, связывающей Центральную часть Российской Федерации с ее Восточными границами. На сегодняшний день этот транспортный проект является приоритетным для Дальневосточного и Сибирского федеральных округов. Трасса проложена по территориям Забайкальского края, Амурской и Еврейской автономной областей. Она связала дорожную сеть Дальнего Востока с опорной сетью дорог страны, стала составным звеном самой протяженной в мире государственной автомагистрали Санкт-Петербург — Москва — Владивосток (около 10 тысяч километров). Автомобильная дорога придаст дополнительный импульс отраслям промышленности, которые заняты добычей и переработкой природных ресурсов, позволит переключить на себя короткопробежные железнодорожные перевозки с Транссибирской железно-дорожной магистрали, сократит

товарообмен между прилегающими краями и областями, а также расширит трансграничные перевозки с Китайской Народной Республикой, обеспечит проезд граждан на автомобилях в центральные районы России. Дорога откроет доступ к богатейшим месторождениям, расположенным вдоль автомагистрали, и обеспечит связь многочисленных районов с областными центрами. Помимо трассы «Амур» в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» осуществляются реконструкция и строительство следующих объектов автодорог федерального значения:

- реконструкция автодороги М-56 «Лена» Б. Невер — Якутск;
- строительство и реконструкция автодороги М-60 «Усури» Хабаровск — Владивосток, включая реконструкцию ремонтнепригодных мостов;
- строительство и реконструкция автодороги «Колыма» Якутск — Магадан (в 2010 году предусматривается ввод в эксплуатацию мостового перехода через реку Мякит на км 1722+757 длиной 97 погонных метров в Магаданской области). В рамках подпрограммы «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе» федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» в Приморском крае реализуются мероприятия по строительству и реконструкции:
- мостового перехода на о. Русский через пролив Босфор Восточный и мостового перехода через бухту Золотой Рог;
- автомобильной дороги аэропорт «Кневичи» — станция Санаторная на участке автомобильной дороги М-60 «Усури» Хабаровск — Владивосток на участке км 733,5 — км 747 и км 747 — км 750.

В заключение необходимо отметить, что Правительство Российской Федерации и в дальнейшем будет уделять большое внимание вопросам транспортной обеспеченности Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, включая районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, являющиеся одними из важнейших регионов для экономики Российской Федерации.

www.mintrans.ru

СКОРОСТНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ И КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ — ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ «ПРОСТРАНСТВА 1520»

Якунин В. И., президент ОАО «РЖД»

«Приоритетом модернизации инфраструктуры на территории «Пространства 1520» является развитие сквозных международных коридоров», — такое заявление сделал президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин, выступая на пленарном заседании Международного бизнес-форума «Стратегическое Партнерство 1520». По словам Владимира Якунина, одной из главных «точек роста» должно стать развитие контейнерных перевозок в рамках международного транспортного коридора «Восток-Запад». Потенциал привлечения транзитных перевозок по МТК «Восток-Запад» оценивается экспертами в 1,5 млн. ДФЭ (эквивалент 20-футового контейнера) в год. Уже сейчас, с учетом растущего спроса, расширяется перечень маршрутов следования контейнерных поездов. В конце прошлого года был открыт ряд новых маршрутов, в частности, Латвия (Рига) – Россия (Кунцево-2), Финляндия (Бусловская) – Россия (Шушары). «Не менее важен проект создания в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг» прямого сухопутного железнодорожного направления», — продолжил Владимир Якунин. Рассматривается несколько вариантов развития этого коридора, в том числе предложение Казахстана и Туркменистана по строительству железнодорожной ветки на восточном побережье Каспия. «Принципиально новой технологией

доставки грузов станет железнодорожная линия с шириной колеи 1520 мм по территории Словакии до Братиславы и Вены», — продолжил Владимир Якунин. Реализация этого проекта ускорит развитие транспортных связей между Европой, странами СНГ и Китаем. Напомним, что по итогам предварительного обоснования инвестиций, в строительство линии между железными дорогами Австрии, Словакии, Украины и ОАО «РЖД» был подписан протокол о начале предпроектных работ. Большой интерес западные и восточные партнеры проявляют и к программе «Транссиб за 7 суток», разработанной в ОАО «РЖД», — отметил Владимир Якунин. В результате реализации намеченного комплекса мероприятий уже в 2012 году будет обеспечена возможность доставки грузов от восточной до западной границы России за 7 суток (Находка-Красное, маршрутная скорость 1400 км/сут. или 58,3 км/ч). Говоря о развитии пассажирских перевозок на «Пространстве 1520», Владимир Якунин назвал перспективным сотрудничество с Украиной в создании скоростного пассажирского сообщения на маршрутах Москва — Киев, Москва — Адлер, а также Москва — Симферополь, Севастополь, Феодосия. По словам президента ОАО «РЖД», первым шагом в развитии международного скоростного пассажирского движения станет



российско-финляндский проект организации высокоскоростного сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки, который находится в завершающей стадии. Скоростное пассажирское сообщение на данном направлении планируется открыть в декабре 2010 года, что позволит к 2014 году увеличить количество перевозимых пассажиров в 1,6 раз. Приоритетным направлением здесь также является развитие скоростного пассажирского движения на западном направлении с выходом на Минск, Брест, Варшаву и Берлин.

Линии с шириной колеи 1520 мм составляют порядка 15% от всей протяженности мировой железнодорожной сети. Широкая колея объединяет железные дороги России, стран Содружества Независимых Государств, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тыс. км. Ежегодные объемы пассажирских перевозок составляют порядка 2 млрд. человек, а суммарный объем грузовых перевозок превышает 2,2 млрд. тонн.

www.rzd.ru

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...

Китай разрабатывает проект поезда, который должен развивать скорость в 500 километров в час. Об этом 19 октября сообщает китайская газета People's Daily.

Сейчас рекорд по скорости в Китае принадлежит поезду CRH308A, который 28 сентября разогнался до 416,6 километра в час на участке между Шанхаем и Ханчжоу.

В Китае сейчас курсирует 337 высокоскоростных поездов. Им выделено специальное высокоскоростное железнодорожное полотно, которое протянулось уже более чем на семь тысяч километров.

Ранее сообщалось, что высокоскоростное движение поездов является одним из приоритетов Китая. Летом 2010 года власти заявляли, что для достройки дорожной сети им потребуется 800 миллиардов юаней (118 миллиардов долларов). Высокоскоростные поезда позволяют как бы «сжать» расстояния между крупными городами, что дает дополнительные преимущества экономике.

Технологии строительства высокоскоростных магистралей в Китае являются одними из самых передовых в мире.

Благодаря этому местные железнодорожники уже получили контракты в Аргентине, Венесуэле и Саудовской Аравии.

Кроме того, они претендуют на разработку высокоскоростной линии в Бразилии.

www.lenta.ru

Китай начал разработку суперскоростного поезда

НОРМАТИВНАЯ И ЗАКОНОТВОРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ



**Модернизация транспортного диалога Россия – ЕС:
о направлении сотрудничества «Транспортный диалог»
в рамках программы «Партнерство для модернизации»**

Зворыкина Ю. В. , помощник министра транспорта РФ, доктор экономических наук

Идея формирования «Партнерства для модернизации» (P4M) впервые прозвучала на саммите Россия – ЕС в Стокгольме в ноябре 2009 года. Общая идея программы заключается в реализации взаимовыгодных совместных проектов, участие в которых Евросоюзу будет содействовать курсу модернизации страны, провозглашенному президентом Д. Медведевым. С позиций Еврокомиссии, программа, даже ее обсуждение, — активизирует развитие отношений России и ЕС. «Партнерство для модернизации» официально стартовало в июне 2010 года после Саммита Россия — ЕС. 25-й саммит Россия — ЕС в Ростове проходил в новых политических для Европы условиях, он стал первым после вступления в Евросоюз в силу Лиссабонского договора и формирования новых структур центральной власти. По новой модели Евросоюз на саммитах будут представлять президент и министр иностранных дел ЕС — эти посты занимают сейчас Херман ван Ромпей и Кэтрин Эштон, — а также глава Еврокомиссии Жозе Мануэль Баррозу. Несмотря на то, что отношения с Европой — один из самых важных векторов российской внешней политики, обсуждение проектов документов P4M выявило расхождение в понимании целей и задач сотрудничества, и дополнительные условия, которые другая сторона считает просто неприемлемыми. Например, ЕС осуществление «Партнерства для модернизации» еще в феврале увязал с тем, насколько в России смогут обеспечить выполнение законов и чистоту судебной системы. В свою очередь, Россия планировала бы сконцентрироваться на экономике и технологиях, а не на российских

законах. Важным шагом стало понимание, что сотрудничество Россия — ЕС строится в рамках «дорожных карт» по четырем общим пространствам, и по отдельным отраслям. В итоге Москва и Брюссель договорились, что основой «Партнерства для модернизации» станут именно отраслевые диалоги, а более конкретный план координаторы партнерства должны будут представить позднее. P4M в качестве новой инициативы гармонично вписывается в основную тему сотрудничества России и ЕС, цель которого — укрепление долгосрочного стратегического партнерства. Цель этой работы не только расширить кооперацию России и ЕС по целому ряду направлений, но и сделать акцент на развитии сотрудничества в сфере высоких технологий и инноваций. Данное партнерство ориентировано на решение практических задач в торгово-экономической, социальной и научно-технической областях с позиций модернизационной повестки дня. Основными механизмами реализации инициативы призваны стать отраслевые диалоги Россия — ЕС, в том числе, — Транспортный диалог. В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации, Министерство экономического развития Российской Федерации разработало проект плана действий российских министерств, ведомств и организаций по реализации данной инициативы. В рамках указанного Плана Министерство транспорта Российской Федерации направило в Минэкономразвития России предварительные предложения по разделу «Транспорт» относительно потенциальных проектов сотрудничества в области транспорта, имеющих практическую направленность. Программа «Партнерства для модернизации», по замыслу России, предусматривает достижение совместимости технических регламентов, обмен технологиями, содействие ЕС вступлению России

в ВТО, а также продвижение к безвизовому режиму. В части транспортного диалога в настоящий момент обсуждается 7 предложений с российской стороны.

1. Проект продления железной дороги колеи 1520 мм от г. Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены — Братиславы международного логистического терминала.
2. Проект «Транссиб за 7 суток».
3. Техническое регулирование: имплементация европейского законодательства в области технического регулирования в России.
4. Гармонизация национальных стандартов, норм, сводов правил при проектировании и строительстве с Еврокодами.
5. Совместные программы между ГЛОНАСС и «Галилео» в вопросах спутниковой связи и навигации.
6. Совместная разработка требований к цифровым устройствам контроля нового поколения за режимами труда и отдыха водителей автомобилей.
7. Информационный обмен между информационной системой безопасности мореплавания Российской Федерации (MoPe) и информационной системой безопасности мореплавания Евросоюза (SafeSeaNet).

Эти актуальные вопросы были обсуждены на заседании рабочей группы по стратегии и государственно-частному партнерству Транспортного диалога Россия — ЕС в Брюсселе в конце октября.

Реализация мероприятий P4M будет содействовать наращиванию стратегического партнерства между Россией и Евросоюзом и внесёт положительный вклад в переговоры по подготовке нового соглашения ЕС — Россия.

Предполагается, что стороны подпишут первый рамочный документ по Партнерству на саммите Россия-ЕС, который состоится в Брюсселе 7 декабря 2010 года.

Общее экономическое равновесие: цель исследования, методология анализа, коллективный выбор

Кеннет Дж. Эрроу (Kenneth J. Arrow), Нобелевская лекция 12 декабря 1972 г.

**Координация и эффективность в экономической системе**

Со времени появления «Богатства наций» Адама Смита в 1776 году, одной из сквозных тем экономического анализа является высокая степень соответствия огромного количества индивидуальных, и, по-видимому, независимых решений о купле-продаже товаров. Повседневный, обычный опыт демонстрирует существование некоего баланса между количеством товаров и услуг, которые одни лица желают продать, а другие купить.

Те, кто хочет купить, обычно способны правильно оценить возможность осуществления своих намерений, а те, кто хочет продать, как правило, не считают нужным производить в большем количестве товары, которые они не могут продать.

Этот баланс на самом деле наблюдается на опыте настолько широко, что не вызывает никакого беспокойства ума у непрофессионалов: они считают его настолько естественным, что не склонны разбираться в механизме его функционирования. Парадоксальным результатом этого является то, что вследствие недопонимания того, в чем состоит сила системы, ей не желают доверять в условиях, сильно отклоняющихся от обычных.

Это отношение особенно бросается в глаза в ситуациях военного времени, когда происходят резкие сдвиги в структуре спроса. Принимается за очевидное, что эти сдвиги могут быть обеспечены только путем контроля над ценами, нормирования и прямого распределения ресурсов. Однако нет оснований полагать, что те же самые силы, что успешно работают в мирное время, не смогут создать такой же работоспособной системы в военное время или в периоды резких сдвигов спроса, вызванных какими бы то ни

было другими причинами. (Система свободного рынка дает много нежелательных эффектов, но просто приписывать ей неработоспособность вряд ли следует).

Соответствие спроса и предложения далеко от совершенного. Более того, история капиталистической системы отмечена повторяющимися периодами, на протяжении которых предложение наличной рабочей силы и имеющегося оборудования для производства товаров было избыточным относительно уровня их использования. Иногда это несоответствие было весьма значительным, как например, в 30-е годы. К тому же относительная сбалансированность общего спроса и общего предложения, существовавшая в послевоенный период в Соединенных Штатах и в Европе, есть в значительной степени результат сознательной государственной политики, а не автоматической тенденции рынка к равновесию.

Тем не менее, с учетом всех возможных оговорок соответствие индивидуальных экономических решений

примечательно. Когда доход растет и спрос сдвигается, к примеру, от продовольствия к одежде и жилью, рабочая сила и производственные мощности следуют за ним. Аналогично имеет место взаимодействие между сдвигами в технологии

и распределением рабочей силы. Поскольку технология развивается экзогенно, под воздействием инноваций, высвобождающаяся рабочая сила не остается постоянно безработной, а находит свое место в экономике. С другой стороны, возрастающее накопление орудий производства поднимает реальную заработную плату и вызывает рост цен на высокотрудоемкую продукцию относительно малотрудоемкой.

Все эти явления показывают, что в общем и в целом, и в долго-временной исторической перспективе экономическая система в значительной степени бесперебойно и в такой же степени рационально приспосабливается к изменениям основных явлений, в рамках которых она действует.

Проблематичность существования экономической координации наиболее очевидна из экономики свободного предпринимательства.

В чисто рыночной модели свободного

предпринимательства индивидум, будь то потребитель или производитель, является центром как интересов и вкусов, так и информации. Каждый индивидум имеет собственные желания, которые он стремится удовлетворить в условиях ограничений, налагаемых на него экономическим механизмом, в дополнение к этому, он располагает информацией о самом себе, и по крайней мере, о некоторой определенной сфере производственной или потребительской деятельности других индивидумов. Даже в самом идеальном социалистическом обществе нельзя избежать многообразия информации о производственных технологиях, хотя бы просто по той причине, что приобретение информации стоит денег. Следовательно, необходимость координации, необходимость нахождения способов обеспечения общей сбалансированности разных участников экономического процесса сохраняется. Вопрос о том, как осуществляется эта координация, занимал центральное место в экономической теории со времен Адама Смита и получил достаточно ясное объяснение в период 1870-х годов в работах Джевонса (Jevons), Менгера (Menger), и, главным образом, Леона Вальраса (Leon Walras).

Оно заключается в том, что все участники экономики имеют дело с одним и тем же множеством цен, которое обеспечивает общий поток информации, необходимой для обеспечения координации в системе. При этом предполагалось, что каждому товару соответствует одно множество цен, которое уравнивает спрос и предложение для всех товаров (этого вида). Если же где-нибудь спрос и предложение различаются, то, по крайней мере, часть цен изменится, в противном же случае изменения цен не будет. Поскольку конечной характеристикой ситуации является сбалансированность спроса и предложения, эти условия могут считаться условиями равновесия в соответствии с обычным использованием этого термина в науке вообще, и математике в частности. Прилагательное «общее» относится к утверждению, что мы

ИЗ ПУБЛИКАЦИЙ ЛАУРЕАТОВ НОБЕЛЕВСКИХ ПРЕМИЙ

не вправе говорить о равновесии в отношении только одного какого-нибудь товара; поскольку предложение и спрос на любом рынке зависят от цен на другие товары, общее равновесие экономики не подлежит разложению на частные равновесия спроса и предложения отдельных товаров.

Если переходить от дескриптивной к нормативной модели экономики, то, наверное, не так уж трудно придумать неценовой механизм координации. В концов, мы все в той или иной форме знакомы с нормированием. Здесь дискуссия о координации заслоняется дискуссией об эффективности.

С давнего времени существует точка зрения, что ценовое равновесие эффективно или оптимально в таком смысле, в каком равновесие, достигаемое нормированием, эффективным не является. Смысл этой эффективности и точная формулировка теоремы оптимальности были установлены Парето (Pareto, 1909, глава VI, параграфы 32-38) и в 1930 годах Хотеллингом (Hotelling, 1938),

а также Бергсоном (Bergson, 1938). Распределение ресурсов эффективно (или оптимально) в смысле Парето, если не существует никакого другого допустимого распределения ресурсов, при котором улучшилось бы положение всех участников (или, как это обычно формулируется, улучшилось бы благосостояние хотя бы, по крайней мере, одного участника без ухудшения благосостояния остальных). После этого доказывалось, что конкурентное равновесие неизбежно приводит к распределению ресурсов, эффективному в смысле Парето.

Теория общественного выбора

Теория общего конкурентного равновесия, помимо всего прочего, учит о пределах, в которых общественное распределение ресурсов может быть достигнуто с помощью независимых частных решений, координируемых рынком. Но в этом процессе нет ничего, что гарантировало бы, что такое распределение будет справедливым. Если мы хотим сохранить преимущества рынка и при этом добиться более

справедливого распределения, то теория подсказывает, что стратегия изменения начального распределения предпочтительнее вмешательства в процесс перераспределения, происходящий на дальнейших стадиях. Но даже при подобных допущениях, наиболее благоприятствующих децентрализованному принятию решений, остается неослабевающая потребность в общественном или коллективном выборе в организации распределения. Остается фактом, что во многих других ситуациях замена рынка коллективным принятием решений необходима, или по крайней мере желательна. Среди экономистов эти дискуссии вращались вокруг понятий экстерналий — возрастающей отдачи и провалов рынка; уточнение и приращение этих идей входит в число крупнейших достижений современной экономической мысли в целях содействия возникновению потребности в нормативном и дескриптивном анализе коллективного принятия решений.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...



Президент России Дмитрий Медведев 28 сентября 2010 года подписал федеральный закон об инновационном центре «Сколково».

Законом регулируются все отношения, связанные с осуществлением мероприятий, направленных на создание и обеспечение функционирования инновационного центра «Сколково», а также на обеспечение жизнедеятельности на его территории. К числу особых условий реализации указанных мероприятий относится возможность осуществлять на территории центра градостроительную деятельность на основании документов, подготавливаемых и утверждаемых управляющей компанией, вместо генеральных планов поселения и правил землепользования и застройки.

Федеральным законом устанавливаются особенности осуществления на территории центра медицинской и образовательной деятельности, заключающиеся в возможности установления особых правил осуществления соответствующей деятельности.

Федеральным законом также предусматривается создание благоприятных условий для организаций, осуществляющих исследовательскую деятельность на территории центра. К таким условиям относится компенсация расходов по уплате таможенных платежей, понесенных при ввозе товаров, необходимых для осуществления исследовательской деятельности. В целях реализации такого права предусмотрен специальный механизм возмещения соответствующих расходов.

Таким образом, создание и работа инновационного центра «Сколково» законодательно обеспечена на государственном уровне.

Инноград «Сколково» будет размещаться на специально отведенной территории, земельные участки которой будут находиться в собственности управляющей компании. Этой же компании на праве собственности принадлежит имущество, входящее в состав инфраструктуры центра. На основании нового закона на территории центра можно будет осуществлять градостроительную деятельность, документы на которую будут утверждаться управляющей компанией в обход генпланов поселения и правил землепользования и застройки.

О планах по созданию в России центра исследований и разработок Дмитрий Медведев объявил в феврале текущего года.

По словам президента России, новый инновационный центр станет своего рода прообразом города будущего, крупнейшим испытательным полигоном новой экономической политики.

За 5 лет «Сколково» из бюджета будет выделено 110 млрд. рублей на реализацию всего проекта.

Около 4 миллиардов центр получит уже до конца года.

www.baltinfo.ru



Железнодорожные перевозки по странам СНГ, Европе, Балтии. Полный спектр логистических услуг, обширная сеть партнеров, все ради одной цели — создания конкурентных преимуществ в бизнесе наших клиентов.

г. Минск, пр-т Пушкина 39, оф.1217
Тел./факс: + 375 17 206 77 82, 257 29 86, 257 59 24
e-mail: office@gradalogistic.by



Gradalogistic — это полный комплекс логистических услуг, обширная сеть партнеров, всё ради одной цели — Вашего спокойствия за Ваш груз.

Группа компаний Gradalogistic оказывает услуги по транспортной логистике в сфере перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом, а также контейнерных перевозок по территории стран СНГ, Закавказья, Средней Азии и Китая; перевозки в смешанном сообщении через порты стран Европейского Союза, включая страны Балтии, порты Черного и Средиземноморского бассейна.

Предприятия Gradalogistic работают по прямым договорам с администрациями железных дорог Республики Беларусь, Литвы, Латвии, России, Молдовы, Украины, Румынии. Партнерские отношения с экспедиторскими организациями, перевозчиками, таможенными службами и другими структурами позволяют нам оптимизировать транспортную составляющую перевозки товаров в различные страны мира.

Наша миссия — создавать конкурентные преимущества в бизнесе своих клиентов, стремясь к совершенству в решении логистических задач любой сложности.

Предприятия Gradalogistic являются членами Национальных Ассоциаций Экспедиторов и Индивидуальными членами Международной Федерации Экспедиторских Организаций (FIATA), а также полноправным членом «Глобального Договора» ООН по корпоративной социальной ответственности бизнеса.

ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ


**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ НА ЗАВЕРШАЮЩЕМ ЭТАПЕ
СТРУКТУРНОГО РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Стебунова Т.И.

Заместитель руководителя Федеральной службы по тарифам (ФСТ России)

Основные направления совершенствования государственной тарифной политики определяются целями и задачами реформирования железнодорожной отрасли, реализуемыми на данном этапе. Это определяло ключевые направления деятельности ФСТ России в 2010 году в области железнодорожного транспорта, сформулированные в постановлении Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. № 643 «О государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок», в Плане мероприятий структурной реформы на железнодорожном транспорте в период 2010–2011 гг, утвержденного заместителем Председателя Правительства Российской Федерации С. Б. Ивановым 28 мая 2010 года № 2515п-П9, а также в распоряжении Председателя Правительства Российской Федерации В. В. Путина от 4 августа 2010 года № 1322-р. В рамках совершенствования государственной тарифной политики в области пассажирских перевозок в дальнейшем следовании, направленной на реализацию мероприятий структурной реформы на железнодорожном транспорте, создание условий для эффективной работы инфраструктуры железнодорожного транспорта и пассажирских компаний-перевозчиков, ФСТ России разработано новое Тарифное руководство «Тарифы, сборы и платы на услуги, связанные с перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении и пробегом пассажирских вагонов, выполняемые в составе дальних поездов ОАО «РЖД», ОАО «ФПК», ОАО «АК «Железные дороги Якутии», и на услуги по использованию

инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД», ОАО «АК «Железные дороги Якутии», при данных перевозках, а также правил их применения».

В структуре тарифа на перевозку пассажиров впервые выделены тарифные составляющие: инфраструктурная, вагонная, вокзальная и локомотивная, что позволит учитывать доходы и расходы владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозчиков по месту их возникновения и производить оценку эффективности работы по видам деятельности. При этом разработаны тарифы, позволяющие вести расчеты между всеми участниками процесса перевозки: между перевозчиком и владельцем инфраструктуры, между перевозчиками, если вагоны одного из них включены в состав поезда другого перевозчика.

Уровень тарифов на перевозки пассажиров спроектирован с учетом сохранения в среднем тарифной нагрузки на пассажира, с учетом изменений в действующей в настоящее время системе дополнительных сборов и плат. При этом, данный уровень тарифов не обеспечивает возмещение экономически обоснованных затрат регулируемых организаций-перевозчиков при перевозках пассажиров во внутригосударственном сообщении в дальних поездах в регулируемом секторе. Тарифы на услуги по использованию инфраструктуры при организации перевозок пассажиров в составе дальних поездов-перевозчиков в Тарифном руководстве установлены на экономически обоснованном уровне. Данное тарифное руководство принято Правлением ФСТ России 27 июля 2010 года и зарегистрировано Минюстом России, вступило в действие с 1 октября 2010 года.

В соответствии с поручением Председателя Правительства Российской Федерации В. В. Путина от 4 августа 2010 года № 1322-р,

Федеральной службой по тарифам, в рамках реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 года № 950, ФСТ России при участии органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области государственного регулирования тарифов и ОАО «РЖД» разработана Методика расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации. Методика предназначена для использования органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области государственного регулирования тарифов и организациями, осуществляющими деятельность в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении и являющихся субъектами естественных монополий, при расчете экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании тарифов на услуги субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации. Основным методом для расчетов в данной Методике является метод экономически обоснованных затрат. При этом, при определении прогнозных затрат на текущий период (год) и на период регулирования применяется постатейная индексация затрат с учетом регулируемых государством цен (тарифов), включая цены (тарифы) на продукцию (услуги) естественных монополий и их прогнозных значений, индексов инфляции (индексов потребительских цен), индексов изменения цен производителей промышленной продукции, динамики изменения объемных показателей работы, степени зависимости динамики изменения объема затрат по каждому элементу от изменения объемов работы.

Данная Методика утверждена Приказом ФСТ России от 28 сентября 2010 года № 235-т/1 и зарегистрирована Минюстом России 19 октября 2010 г. Необходимым условием реализации данной Методики является принятие для пригородных компаний раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности, обеспечивающего ведение корректного учета расходов перевозчика при организации перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, а также корректное ведение государственного тарифного регулирования и установление, в соответствии с утвержденной Методикой, тарифов на услуги субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении регуляторными органами в субъектах Российской Федерации, а также определение потерь в доходах перевозчиков в целях компенсаций за счет бюджетов субъектов Российской Федерации.

Во исполнение распоряжения Правительства Российской Федерации от 4 августа 2010 года №1322-р, ФСТ России разработан и на заседании Правления ФСТ России 28 октября 2010 года утвержден уровень цен (тарифов) на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, а также правила применения указанных цен (тарифов). В настоящее время тарифы на услуги инфраструктуры при осуществлении пригородных перевозок установлены в ряде регионов, где уже работают пригородные пассажирские компании. С учетом мер, предпринимаемых ОАО «РЖД» по созданию с 1 января 2011 года пригородных пассажирских компаний на всей сети российских железных дорог, разработка тарифов на услуги инфраструктуры является одним из актуальных вопросов в рамках совершенствования тарифной системы. При этом, учитывая, что услуги инфраструктуры оказываются единым хозяйствующим субъектом ОАО «РЖД», уровень базовых ставок цен (тарифов) установлен единым для среднесетевых

условий работы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД» при осуществлении указанных перевозок в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, что создает равновыгодные условия для создания и хозяйственной деятельности пригородных компаний в субъектах Российской Федерации. Таким образом, на уровне нормативных правовых актов фактически сформированы методологические основы расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации. В целях реализации постановления Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. № 643 разработана и Приказом ФСТ России от 31 августа 2010 года № 198-э/1 утверждена Методика расчета размера экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании экономически обоснованного индекса к действующему уровню тарифов, сборов и платы за грузовые железнодорожные перевозки. Методика зарегистрирована Минюстом России 1 октября 2010 года, и вступила в действие с 13 октября 2010 года. На уровне нормативного правового акта формализован порядок расчета экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании экономически обоснованного индекса изменения тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

Данная Методика содержит алгоритм определения экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли субъекта регулирования и может быть использована для определения потерь доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов, подлежащих возмещению за счет средств бюджетной системы. Принятие данной методики позволит создать прозрачные условия для стабильного финансирования инвестиционного бюджета компании ОАО «РЖД», обеспечивающего устойчивое развитие железнодорожного транспорта, а также позволит

обеспечить поэтапное доведение доходности компании до уровня, достаточного для привлечения собственного и заемного капитала в целях повышения инвестиционной привлекательности компании. При этом, в рамках Методики предусмотрена возможность рассчитывать прибыль в условиях реализации мероприятий, направленных на сдерживание роста тарифной нагрузки на потребителей услуг в сфере грузовых железнодорожных перевозок. Органом регулирования могут накладываться ограничения на размер и направления использования нормативной прибыли. В этом случае нормативная прибыль определяется только исходя из необходимости покрытия дефицита денежных средств, необходимых для финансирования капитальных затрат, заложенных на расчетный период регулирования инвестиционной программой субъекта регулирования. В соответствии с Планом мероприятий структурной реформы на железнодорожном транспорте в период 2010-2011 гг., утвержденного заместителем Председателя Правительства Российской Федерации С. Ивановым от 28 мая 2010 года № 2515п-П9, в целях создания экономических условий для формирования конкуренции в перевозочной сфере, ФСТ России проводится работа по определению тарифов на услуги инфраструктуры для перевозчиков при перевозке грузов. Срок завершения данной работы — 4 квартал 2010 года.

Вместе с тем, необходимо отметить, что разработка тарифа осуществляется в условиях, когда:

— до настоящего времени не определены общие условия функционирования независимых перевозчиков и технология осуществления перевозок независимыми перевозчиками;



ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

— в рамках действующего отдельного учета состав затрат по отдельным статьям номенклатуры расходов не позволяет распределить затраты по отдельным элементам и операциям технологического процесса, относящимся на услуги инфраструктуры, что при определении тарифа потребует применения методов нормативных затрат и экспертных оценок;

— отсутствует нормативная база, четко определяющая, что относится к услугам инфраструктуры для целей тарифообразования, и описывающая процесс (порядок) оказания данных услуг;

— отсутствуют правила доступа к инфраструктуре независимых перевозчиков;

— не проведена оценка этапности по сокращению перекрестного субсидирования между классами и родами грузов, размеры которого оказывают непосредственное влияние на уровень тарифа на услуги инфраструктуры.

В качестве концептуальных решений, необходимых для дальнейшего совершенствования тарифной системы в целях формирования эффективного конкурентного рынка железнодорожных транспортных услуг, можно выделить следующие:

— доработка Целевой модели рынка

грузовых перевозок до 2015 года, включая определение статуса всех участников рынка, систему их взаимоотношений, систему ответственности и взаимных обязательств, совершенствование модели технологического управления вагонным парком в новых условиях;

— внесение изменений в действующее законодательство Российской Федерации о железнодорожном транспорте — в Федеральные законы № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»;

— разработка и утверждение Правил доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта;

— разработка и утверждение новых Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом и новых Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, учитывающие новые условия функционирования железнодорожного транспорта;

— решение вопроса по сокращению размеров перекрестного субсидирования в тарифах на перевозку грузов различных тарифных классов.

В рамках разработки и принятия данных необходимых изменений и дополнений

в нормативную правовую базу железнодорожного транспорта, ФСТ России в 2011 году продолжит работу по совершенствованию системы государственного тарифного регулирования в сфере железнодорожного транспорта по следующим направлениям:

— разработка тарифов на услуги инфраструктуры при грузовых железнодорожных перевозках;

— унификация тарифов на перевозку грузов независимо от вида сообщения;

— унификация тарифов на порожний пробег вагонов независимо от рода и класса ранее перевозимого груза, которая непосредственно связана с вопросом о сокращении размеров перекрестного субсидирования между перевозимыми грузами.

В целом, проводимая ФСТ России работа по совершенствованию действующего законодательства и системы государственного тарифного регулирования направлена на формирование правовой и экономической основы для построения эффективного рынка транспортных услуг, обеспечивающего реализацию целей структурного реформирования железнодорожного транспорта.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...



Россия унифицирует тарифы в рамках Таможенного союза

Россия с первого января 2013 года унифицирует внутренний и экспортно-импортный тариф на железнодорожные перевозки для участников Таможенного союза — Белоруссии и Казахстана, сообщил премьер-министр РФ Владимир Путин.

«Чтобы казахстанские грузоотправители могли перевезти свои грузы, они должны платить транзитный тариф. К первому января 2013 года мы унифицируем внутренний и экспортно-импортный тариф, он будет един и будет меньше транзитного тарифа сегодняшнего дня. Также, с первого января 2015 года Казахстан и Белоруссия получат возможность по российским железным дорогам перевозить грузы, используя свой локомотивный парк», — пояснил он.

РЖД и «Укрзализныця» согласовали тарифы

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и генеральный директор «Укрзализныця» Михаил Костюк подписали протокол о тарифных условиях перевозки грузов и контейнеров.

Генеральный директор «Укрзализныця» Михаил Костюк отметил, что для содействия реализации проекта строительства широкой колеи до Вены необходимо проводить работы по привлечению грузопотоков в европейском направлении.

Во время переговоров руководители железных дорог также согласовали подписание агентского договора между Украинским государственным центром транспортного сервиса (УГЦТС) «Лиски» и ОАО «ТрансКонтейнер» о возврате и попутной загрузке вагонов и контейнеров, принадлежащих украинскому госпредприятию.

Глава Центра политического и экономического анализа Александр Кава считает, что подписанный тарифный протокол позволит создать общие тарифные правила по транзиту грузов между Украиной и Россией и через территории обеих стран.

«Соглашение может рассматриваться как часть проекта перевозок между Дальним Востоком, в частности Китаем, и Европой. Этому проекту «РЖД» уделяет много внимания, и это правильно, потому что Транссибирская магистраль имеет много преимуществ по транспортировке грузов из Китая и других стран Юго-восточной Азии в Европу, по сравнению с морским транспортом», — говорит эксперт. По его мнению, развитие тарифных отношений между Украиной и Россией будет способствовать развитию контейнерных перевозок сообщением Европа — Азия и Азия — Европа транзитом через Украину и создаст конкурентоспособные тарифные условия для привлечения дополнительного грузопотока на Транссибирскую магистраль.

www.gudok.ru

Из доклада вице-президента ОАО «РЖД» Лемешко В. Г. на II Международной конференции «Контейнеризация России, развитие логистических терминалов и погрузо-разгрузочных работ»

Москва, 22-23 сентября 2010 года

Контейнеризация России – что это? ОАО «РЖД» считает, что это цель, поставленная перед Компанией, перед грузовладельцами, собственниками подвижного состава и контейнеров в существенном увеличении объема перевозимых грузов в контейнерах во внутри-государственном, международном и транзитном сообщениях. Сегодня доля перевозимых грузов в контейнерах по российским железным дорогам ничтожно мала и составляет 4,5% от общего грузооборота и внешнеторговых грузов – 2%, а в странах Европы на долю контейнерных перевозок приходится более 35% и внешне-торговых – более 55%.

ОАО «Российские железные дороги» совместно с ДЗО ОАО «Транс-Контейнер», другими собственниками контейнеров и грузоотправителями проводит планомерную работу по развитию контейнерных перевозок, и это уже привело к началу роста объема перевозок.

Общая динамика объемов перевозок внешнеторговых и транзитных грузов по российским железным дорогам сохраняет положительную тенденцию. За 8 месяцев 2010 года через пограничные переходы и порты перевезено 338,6 млн. тонн внешнеторговых грузов, что составляет 43% от общей погрузки. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года перевозки внешнеторговых грузов выросли на 11%.

За указанный период через территорию России перевезено 18,2 млн. тонн транзитных грузов, что на 3,8 млн. тонн или на 26% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Основную долю в объеме внешне-торговых перевозок (76 %) составляют экспортные грузы.

За 8 месяцев т.г. погрузка экспортных грузов выросла на 6 % и составила 257,4 млн. тонн, в том числе:

– в третьи страны – 224,5 млн. тонн (рост на 6%);

– в СНГ и страны Балтии – 32,9 млн. тонн (рост на 4%).

Объем погрузки экспортных грузов железными дорогами России в третьи страны вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 13,1 млн. тонн (+6%) и составил 224,5 млн. тонн.

Рост объемов перевозок произошел за счет увеличения погрузки: нефти на 9,7 млн. тонн или на 13% (перевезено 83,0 млн. тонн), удобрений на 3,6 млн. тонн или на 28% (перевезено 16,4 млн. тонн), лесных грузов на 0,9 млн. тонн или на 7% (перевезено 13 млн. тонн), руды на 0,3 млн. тонн или на 2% (перевезено 13,1 млн. тонн).

Наибольший объем (82%) перевозится через морские и речные порты России, стран СНГ и Балтии.

За 8 месяцев 2010 года погрузка экспортных грузов через порты составила 185,3 млн. тонн, что больше аналогичного периода 2009 года на 5%. Через пограничные переходы перевезено 39,2 млн. тонн экспортных грузов, что на 3,6 млн. тонн (на 10%) больше аналогичного периода прошлого года.

Перевозки импортных грузов выросли по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 15,7 млн. тонн или на 33 % и составили 63,0 млн. тонн, в том числе:

– из третьих стран – 9,8 млн. тонн (рост на 40%);

– из стран СНГ и Балтии – 53,2 млн. тонн (рост на 32%).

Основная доля (84 %) приходится на импортные перевозки из стран СНГ и Балтии.

В настоящее время уже никто не ставит под сомнение необходимость эффективного использования международного потенциала России как транспортного моста, обеспечивающего транзитные связи между Востоком и Западом, Севером и Югом.



Динамичное развитие экономических связей между крупнейшими государствами Европы и Азии предопределяет необходимость технической и технологической интеграции Российских железных дорог в Евроазиатскую транспортную систему.

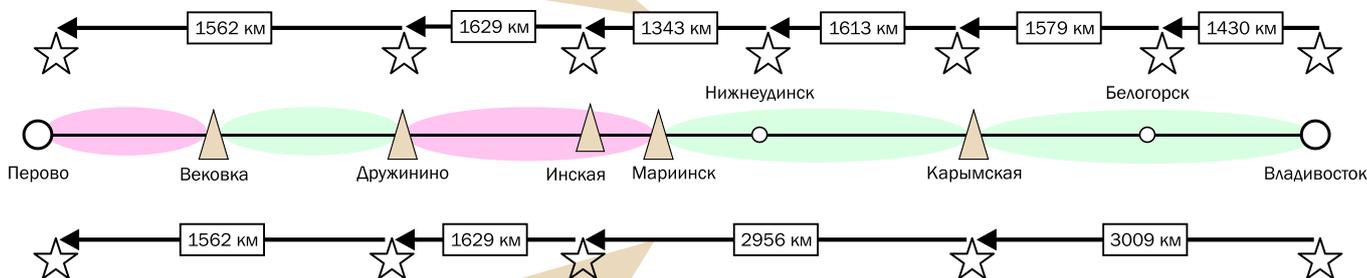
Основные направления транзитных грузопотоков приходятся на перевозки, которые активно задействуют международные транспортные коридоры, проходящие по территории России. Это высоко технически оснащенные двухпутные электрифицированные линии, выполняющие большие объемы перевозочной работы.

Современные технологии управления комбинированными перевозками и квалифицированные кадры ОАО «РЖД» позволяют полностью обеспечить объемы перевозок в рамках международного сотрудничества. Сегодня российские железные дороги могут доставлять груз через всю Россию от Тихого океана до западных границ за 11 дней со скоростью свыше 1000 километров в сутки.



Справка проследования контейнерных поездов

Опытный контейнерный поезд, отправленный 7 февраля, № 1419, индекс 9800-001-1800, вес 2294 тонн, 71 усл. ваг.



Опытный контейнерный поезд, отправленный 21 февраля, № 1419, индекс 9800-002-1800, вес 2104 тонн, 70 усл. ваг.

Первый контейнерный поезд, отправленный 21 февраля	Второй контейнерный поезд, отправленный 21 февраля
Общее расстояние — 9270 км	Общее расстояние — 9270 км
Средняя маршрутная скорость на всем полигоне — 1294,4 км/сутки	Средняя маршрутная скорость на всем полигоне — 1365 км/сутки
Средняя участковая скорость на всем полигоне — 59,7 км/час	Средняя участковая скорость на всем полигоне — 62 км/час
Всего — 7 осмотров ПТО	Всего — 5 осмотров ПТО
Всего — 6 смен локомотивов	Всего — 6 смен локомотивов
Всего — 29 смен локомотивных бригад	Всего — 29 смен локомотивных бригад
Средняя протяженность плеча обслуживания локомотивной бригады — 316 км	Средняя протяженность плеча обслуживания локомотивной бригады — 316 км
Средняя протяженность плеча обслуживания локомотива — 1526 км	Средняя протяженность плеча обслуживания локомотива — 1526 км
Средняя протяженность плеча вагона конт. поезда — 1526 км	Средняя протяженность плеча вагона конт. поезда — 2289 км
Разработанный график — 7 суток 14 часов 55 минут	Разработанный график — 7 суток 12 часов 30 минут
Фактическое время в пути составило 7 суток 4 часа 31 минута	Фактическое время в пути составило 6 суток 20 часов 25 минут
Достигнутое ускорение на 10 часов 24 минуты	Достигнутое ускорение на 14 часов 30 минут
Максимальная маршрутная скорость достигнута на ж.д.:	Максимальная маршрутная скорость достигнута на ж.д.:
Дальневосточная — 1422 км/сут	Дальневосточная — 1393 км/сут
Забайкальская — 1185 км/сут	Забайкальская — 1200 км/сут
Восточно-Сибирская — 1306 км/сут	Восточно-Сибирская — 1375 км/сут
Красноярская — 1262 км/сут	Красноярская — 1415 км/сут
Западно-Сибирская — 1379 км/сут	Западно-Сибирская — 1599 км/сут
Свердловская — 1239 км/сут	Свердловская — 1341 км/сут
Горьковская — 1201 км/сут	Горьковская — 1275 км/сут
Московская — 1361 км/сут	Московская — 1327 км/сут



Стабильность перевозки контейнеров является основной задачей ОАО «РЖД».

В графике движения 2010/2011 года (по состоянию на 31 августа 2010г.) для контейнерных поездов разработано 221 расписание, в том числе:

- для транзитных контейнерных поездов — 44 расписания;
- для контейнерных поездов, следующих в международном сообщении — 152 расписания (из Берлина, Будапешта, Румынии, Украины, Прибалтики, Финляндии, Китая, Казахстана и портов Санкт-Петербурга, Дальнего Востока и Северного Кавказа);
- для контейнерных поездов, следующих в пределах России — 25 расписаний:
 - Находка — Восточная, Владивосток — Москва;
 - Автово, Новый Порт — 15 направлений (Нигозеро, Койты, Низовка, Химзаводская, Сегежа, Кемерово, Томск, Ишаново, Копылово, Казначеевка, Правдинск, Свердловск, Соликамск, Челябинск);
 - Владивосток — Братск, Усть-Илимск;
 - Рига — Кунцево II, Москва-Товарная Октябрьской ж.д.

Схема развития контейнерных перевозок



Основными направлениями транзитных контейнерных перевозок являются 4 направления:

- Находка — Восточная — Брест;
- Находка — Восточная — Алма-Ата;
- Литва — Латвия — Озинки (Казахстан);
- Забайкальск — Чоп — Чиерна (Венгрия).

Основными направлениями ввоза контейнеров в Россию являются 6 направлений:

- Находка — Восточная, Владивосток — Марцево, Черкесск;
- Берлин — Кунцево II, Калуга, Перспективная, Воротынский;
- Забайкальск — Марцево, Черкесск;
- Словакия — Зерново — Тихоново;
- Чоп — Зерново — Перспективная;
- Новороссийск — Лесосибирск, Правдинск, Нигозеро, Круглое Поле, Тихоново, Соликамск, Заречная.

Средняя маршрутная скорость контейнерных поездов в графике 2010/2011 года — 857 км/сутки, а в маршруте Находка — Восточная (Владивосток) на станции Мосузла — 1175 км/сутки.

ОАО «РЖД» планомерно реализуется комплекс технологических мер по обеспечению скоростной доставки контейнеров от Дальневосточных портов к западным границам России. В компании этот проект получил название «Транссиб за 7 суток». Подробно создание продукта «Транссиб за 7 суток» было рассказано на первой конференции. Сейчас я остановлюсь на итогах работы за прошедший год.

Организация курсирования контейнерных поездов

В январе-августе 2010 года по сети железных дорог в международном сообщении проследовало: 2 813 контейнерных поездов, в составе которых перевезено 313 438

контейнеров в двадцати футовом эквиваленте (ДФЭ). Объем перевозок в контейнерных поездах в январе-августе 2010 г. вырос на 65 % к январю-августу 2009 года.

В том числе:

— **Экспорт** — 1 476 поездов, 178 476 ДФЭ. Перевозимый груз: целлюлозно-бумажная продукция, полимеры, капролактамы, алюминий, пиломатериалы, синтетический каучук, плиты ДВП. Объем перевозок к январю-августу 2009 года в контейнерных поездах в экспортном сообщении вырос на 42 %;

— **Импорт** — 863 поезда, 101 375 ДФЭ. Перевозимый груз: автокомплетирующие, товары народного потребления, бытовая техника, стройматериалы. Объем перевозок к январю — августу 2009 г. вырос в 2,4 раза;

— **Транзит** — 449 поездов, 31 259 ДФЭ. Перевозимый груз: запчасти, товары народного потребления, ферросплавы. Объем транзитных

перевозок к январю-августу 2009 года в контейнерных поездах вырос на 40 %;

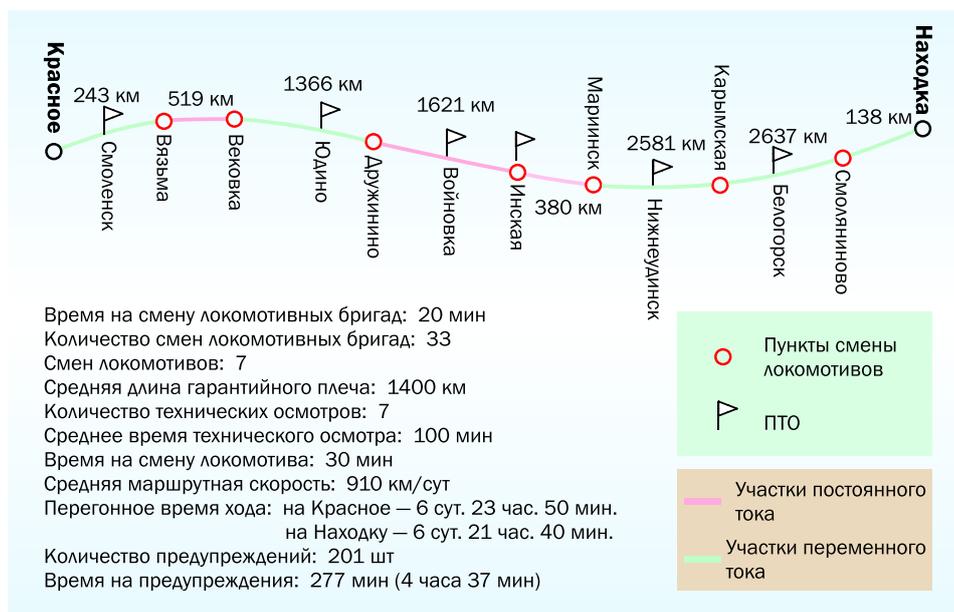
— **Внутренние перевозки** — 25 (в 2009 году таких поездов не было), 2 328 ДФЭ. Перевозимый груз: товары народного потребления. Целевые приоритеты продукта «Транссиб за 7 суток» являются:

- скорость доставки;
- регулярность сервиса и стабильность транзитного времени;
- соблюдение фиксированного расписания движения, как по времени нахождения поезда в пути, так и по его прибытию на конечный пункт;
- простой и прозрачный документооборот.

Применяемые современные информационные технологии позволяют осуществлять контроль за продвижением вагонов и контейнеров в реальном режиме времени.

ИННОВАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Анализ маршрута Находка — Красное на текущий момент с учетом принятия первоочередных мер



Совместно с судоходными компаниями, морскими портами, иностранными железными дорогами формируются конкурентоспособные сквозные тарифные ставки от портов Японии, Республики Корея, Китая в страны Европы, СНГ и европейскую часть России.

К настоящему времени на российских железных дорогах сформированы конкурентные тарифные условия на транзитные перевозки крупнотоннажных контейнеров по Транссибирской магистрали, осуществляемые через Дальневосточные порты России. Хотя и в этом вопросе всем участникам перевозки внешнеторговых грузов следует более активно сотрудничать. ОАО «РЖД» активно сотрудничает в данной сфере с зарубежными железными дорогами и международными организациями. Проведен ряд переговоров и презентаций возможностей российских железных дорог среди заинтересованных кругов грузоотправителей и транспортного бизнеса зарубежных стран по привлечению новых транспортных технологий перевозок. Совершенствование технологии экспортно-импортных и транзитных перевозок, оптимизация взаимодействия с иностранными

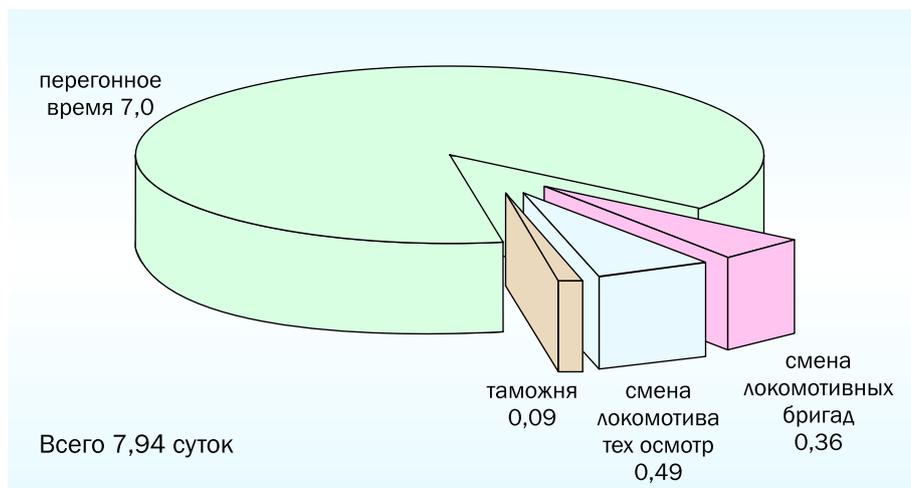
железными дорогами, особенно с теми, кто активно использует комбинированные перевозки, постоянно находятся в центре внимания нашей Компании. Вместе с тем, уровень и качество экспортно-импортных комбинированных перевозок недостаточно высок и отечественный бизнес должен получать больше качественного транспортного сервиса, нежели сегодня. Но организовать перевозку это еще не все дело. Чтобы привлечь контейнеры в Россию, и в первую очередь транзитные, необходимо обеспечить полную сохранность перевозимого груза. Этому также уделяется большое внимание. Для обеспечения контроля за сохранением следованием контейнеров на основных магистралях страны установлено 179 автоматизированных систем коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ), установленных на более чем 100 железнодорожных станциях.

Внедрение систем АСКО ПВ позволило значительно улучшить качество коммерческого осмотра подвижного состава, вагонов и грузов, сократить время на его проведение, и как следствие: — своевременно выявлять коммерческие неисправности, создающие угрозу безопасности движения

поездов, сохранности перевозимых грузов (нарушение габарита погрузки, технических условий размещения и крепления грузов на открытом подвижном составе, перегруз вагонов и др.); — увеличить скорость продвижения вагонопотоков, а значит, и сократить время оборота вагонов на территории России.

АСКО ПВ является программно-техническим комплексом средств автоматизации в составе пункта коммерческого осмотра движущегося грузового подвижного состава и находящихся на нем грузов и контейнеров с последующим сбором, обработкой, хранением и документированием результирующей информации о коммерческом состоянии вагонов и грузов и передачей ее в автоматизированную систему оперативного управления перевозками (АСОУП) по стыку с автоматизированной системой управления сортировочной (грузовой) станции. Контроль состава осуществляется на скоростях до 60 км/час, т.е. сокращается время коммерческого осмотра на 1 час на каждом осмотре, а при движении от Дальневосточных портов до границы РФ экономия времени более 12 часов.

Распределение нормативного времени контейнерного поезда Находка — Красное



Следующей задачей компании является предоставление услуг грузовладельцам в начальной и конечной точках маршрутов. Следовательно, развитие терминалов, портов, пограничных станций — еще один залог привлечения грузов в контейнерах РФ.

ОАО «РЖД» с удовлетворением воспринимает успехи по развитию морских контейнерных терминалов в портах Дальнего Востока (Владивосток, Находка, Ванино), на Балтийском море Санкт-Петербургский морской торговый порт, строительство терминалов в порту Усть-Луга — в Финском заливе, на Черном море — Новороссийский морской торговый порт и ряд других портов. Хочу отметить, что и ОАО «РЖД» не стоит на месте в развитии терминалов. В текущем году в структуре ОАО «РЖД» образован новый филиал — Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом, осуществляющая деятельность на 573 станциях, в том числе с контейнерами на 539. Но сегодня речь идет не столько о действующих терминалах, сколько о вновь создаваемых. Для этого в Компании создан Центр развития терминалов (далее — ЦРТ), перед которым поставлена основная задача — оптимизация переработки контейнеров, их сортировка, с тем, чтобы с наименьшими пробегами, сортировками доставить контейнер до потребителя.

Сейчас идет активная работа

по развитию терминалов Белый Раст (Московская ж.д.), Шушары (Октябрьская ж.д.), Гипсовая (Свердловская ж.д.), Свяжск (Горьковская ж.д.), и на других железных дорогах. Я рассказал о технической стороне контейнеризации России в железнодорожной части перевозок. Много вопросов стоит в осуществлении перевозок грузов в контейнерах и в прямом-смешанном железнодорожно-водном сообщении, особенно в период «северного завоза».

Теперь о правовой стороне обеспечения перевозок грузов в контейнерах.

В настоящее время на железных дорогах государств, расположенных на Востоке и Западе континента, существует два международных транспортных права — ЦИМ и СМГС. Различия, имеющиеся в законодательствах, наиболее остро проявляются в местах их соприкосновения, а именно, на погранпереходах. Это приводит к увеличению времени на пересечение границ и удорожанию перевозочного процесса, что подрывает результаты сокращения времени перевозки. Для упрощения процедур, связанных с пересечением границ, ОАО «РЖД» участвует в проводимой Минтрансом России совместно с международными транспортными организациями работе по гармонизации транспортных прав.

Первым шагом в этом направлении явилось создание и ввод в действие с 1 сентября 2006 года в рамках работы совместной группы ОСЖД и ЦИТ унифицированной железнодорожной накладной ЦИМ/СМГС, позволяющей осуществлять перевозку грузов без переоформления перевозочных документов в пути следования. Применение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС при перевозках грузов как с Запада на Восток, так и в обратном направлении, позволяет сократить время нахождения вагонов и контейнеров на пограничных пунктах пропуска в процессе переоформления перевозочных документов с одного транспортного права на другое, а также расходы, связанные с этим переоформлением. Сегодня Минтранс России по предложению ОАО «РЖД» объявил об открытии для применения при перевозках грузов по единой накладной ЦИМ/СМГС на 9 железных дорогах России. В настоящее время ОАО «РЖД» готовит предложения в Минтрансе России о включении всех станций ОАО «РЖД», открытых для проведения грузовых операций, в перечень линий, по которым осуществляются перевозки грузов с применением данной накладной. ОАО «РЖД», совместно с Белорусскими, Украинскими, Латвийскими железными дорогами, ОСЖД и ЦИТ проделана большая работа по разработке и совершенствованию Руководства к накладной ЦИМ/СМГС.

ИННОВАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Разработаны правовые и функциональные спецификации электронной версии накладной, что позволит дополнительно сократить время нахождения вагонов и контейнеров на пограничных станциях, на которых осуществляется переоформление документов с одного транспортного права на другое.

Проводимая работа дает положительные результаты. Однако, мы видим, что находимся только в самом начале пути. Задачей всех железных дорог является создание единого транспортного права на всем Евроазиатском пространстве. Такая работа в настоящее время началась.

На базе Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН (КВТ ЭЭК ООН) в ходе работы 63-й сессии (18-20 ноября 2009 года) создана Рабочая группа экспертов по единому транспортному праву, регулирующему железнодорожные перевозки. Задачей данной группы экспертов является подготовка докладной записки о едином праве, регулирующем железнодорожные перевозки.

В марте 2010 г. в Женеве и в июле 2010 г. в Санкт-Петербурге состоялись заседания Группы экспертов по единому железнодорожному праву в рамках Рабочей группы.

На сессии присутствовали представители стран: Австрии, Франции, Германии, Латвии, Польши, Российской Федерации и Турции. Были представлены такие межправительственные организации как: ОСЖД, ОТИФ, а также неправительственные организации: Международный комитет железнодорожного транспорта (ЦИТ), Международный союз железных дорог (МСЖД).

Участниками совещания были обсуждены основные инициативы по унификации железнодорожного права в европейском регионе, а также на всем Евроазиатском пространстве. Рассмотрены препятствия, снижающие конкурентоспособность железнодорожных перевозок, в том числе с использованием панъевропейских

и евроазиатских транспортных коридоров.

Участники совещания пришли к мнению, что необходимо сосредоточиться на вопросах правовой разработки стратегии единого правового режима для европейского и азиатского железнодорожного транспорта. Работа должна строиться на основе существующих инициатив ЦИТ, ЕС, ОСЖД, ОТИФ и МСЖД, которые стремятся развивать гармонизированные правовые системы для железнодорожного транспорта.

Хочу немного остановиться на решениях ОАО «РЖД», Совета по железнодорожному транспорту, ОСЖД по направлениям развития контейнерных перевозок. В настоящее время ОАО «РЖД» с заинтересованными грузоотправителями и собственниками рефрижераторных и специализированных теплоизолированных контейнеров обеспечивает перевозку скоропортящихся грузов малопартионными отправлениями. Перевозки скоропортящихся грузов в крупнотоннажных рефрижераторных контейнерах осуществляются на основании разработанных и совместно утвержденных положений по организации и условиям перевозок грузов в КРК:

- на сцепках, состоящих из фитинговых электрифицированных платформ и вагона дизель-электростанции;
- с автономным энергоснабжением от навесных дизель-генераторов, установленных на КРК;
- в КРК в комплекте с автономной дизель-генераторной установкой (далее — АДГУ) на специализированной платформе.

Для контроля поддержания температурного режима в КРК собственники используют спутниковую связь.

Термически подготовленные скоропортящиеся грузы перевозятся в одиночных термос-контейнерах. Для организации ускоренной доставки скоропортящихся грузов на дальние расстояния в графике движения прокладываются нитки для ускоренных поездов по специальному

расписанию, так называемые «холодные поезда».

С 01.09.2010 г. действует новая, утвержденная 52 заседанием Совета по железнодорожному транспорту 14.05.2010 г., редакция п. 2.1.36 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, которая позволяет осуществлять предъявление к перевозке опасных грузов на местах общего пользования перевозимых в специализированных контейнерах-цистернах при условии обеспечения грузоотправителями и получателями требований безопасности.

ОАО «РЖД» идет навстречу своим клиентам в части расширения географии контейнерных перевозок и в текущем году приняло по их обращениям решение об открытии временной работы с крупнотоннажными контейнерами на путях необщего пользования на 260 станциях сети железных дорог и поддержало перед Федеральным агентством по железнодорожному транспорту обращение 16 владельцев контейнерных терминалов необщего пользования об их открытии на постоянную работу с внесением дополнений в Тарифное руководство № 4. С начала 2010 года на местах общего пользования всего открыто 9 станций, на подъездных путях — 15 станций).

В заключении хотелось бы отметить, что ОАО «Российские железные дороги», являясь крупнейшей транспортной компанией Европы, уже сегодня в состоянии обеспечить контейнерные перевозки на самом высоком качественном уровне и на приемлемых для грузовладельцев экономических условиях. Это и есть наши главные стимулы по повышению эффективности и развитию системы комбинированных перевозок в России. Хотя сделано и не мало, но мы понимаем какой долгий путь нам нужно пройти, чтобы уровень и качество комбинированных перевозок соответствовал ожиданиям наших клиентов.

СОЗДАНИЕ НЕОБХОДИМЫХ НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ И ТАРИФОВ НА КОНТРЕЙЛЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Резер С.М., президент НП «Гильдия экспедиторов», академик РАТ, д.т.н., профессор

Контрейлерные перевозки — это новое, последнее слово в развитии транспортного обслуживания и логистики. Недаром их называют система «Катящаяся по рельсам автомобильная железная дорога», или ещё точнее «автомобильная железная дорога». Уже в этом названии виден основной смысл контрейлерной системы — наладить более чёткое взаимодействие в совместных комбинированных перевозках железнодорожного и автомобильного транспорта. Система позволяет улучшить экологию, сохранить дорожное покрытие на автодорогах, уменьшить пробки на дорогах, ускорить прохождение таможни и в целом ускорить доставку грузов, внедрить технологию доставки «от двери до двери», ускорить погрузку в морских портах и значительно увеличить объемы грузовых перевозок по железным дорогам. В России пока этой системы нет, за исключением проведённых редких экспериментов. Нельзя сказать, что мы совсем этим не занимались. Так, наша первая брошюра под названием «Контрейлерные перевозки от двери до двери», была опубликована в России ещё в 1988 году. Сейчас на эту тему имеется уже много работ. С нашим участием, в ОАО «РЖД» проведены опытные контрейлерные перевозки в Санкт-Петербург, в Ригу, на Украину. (рисунок 1) В прошлом году Институт проблем транспорта и логистики (ИПТИЛ) ВИНТИ РАН совместно с ВНИИЖТом и НП «Гильдия экспедиторов»



Рисунок 1. Железнодорожный евро-вагон для контрейлерных перевозок

по поручению ОАО «РЖД» провели работу на тему: «Разработка технологических и технических условий организации контрейлерных перевозок на железных дорогах для обеспечения их конкурентоспособности в условиях переключения грузопотоков», где были проанализированы реальные технические и экономические предпосылки для развития контрейлерных перевозок на железных дорогах в России. В результате были созданы «Технические условия организации контрейлерных перевозок на железных дорогах» и «Требования к терминально-складскому хозяйству, перечень оборудования для организации контрейлерных перевозок». Эти нормативные документы согласованы с соответствующими Дирекциями и департаментами и утверждены в ОАО «РЖД». Для успешной реализации проектов государственно-частного партнерства в области развития транспортной инфраструктуры контейнерных и контрейлерных перевозок, необходимо предусмотреть возможность введения особых режимов налогового регулирования. В частности, при участии инвестора в реализации таких капиталоемких проектов, целесообразно предоставление льгот по налогу на прибыль, налогам на землю и имущество. В связи с этим считаем необходимой разработку специального соответствующего федерального закона о резервировании и использовании земель в целях строительства и поддержке развития в стране контейнерных и контрейлерных перевозок на железнодорожном и других видах транспорта. Эти льготы окупятся многомиллиардной экономией средств от внедрения новейших технологий контейнерных и контрейлерных перевозок. Следовательно, для развития контрейлерного движения в нашей стране, вначале необходимо изменить наше законодательство и обратить



внимание в законах на экологические проблемы и состояние дорог в стране. Имеется в виду специальная система налогообложения и всевозможных пошлин, как во многих странах Европы и Америки, которая делает железнодорожные перевозки автоприцепов и трейлеров намного прибыльней. В 2008 — 2009 годах Министерство транспорта РФ при участии НП «Гильдия экспедиторов» разработало концепцию и проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». Потребность в нем обусловлена тем, что в настоящее время в различных транспортных уставах и кодексах имеются нормы, посвященные вопросам перевозок в прямом смешанном (комбинированном) сообщении, которые не носят системного характера и регулируют лишь отдельные элементы перевозок. В них нет решения правовых вопросов взаимодействия различных видов транспорта. Проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» направлен на установление системного регулирования основных отношений в области прямых смешанных перевозок грузов, пассажиров и багажа, связанных с взаимодействием различных видов транспорта. Это позволит своевременно и качественно обеспечить потребности граждан, юридических лиц и государства в перевозках в прямом смешанном сообщении, что позволит создать условия для развития экономики и единого экономического пространства на территории Российской Федерации и в первую очередь для развития в стране контейнерных и контрейлерных перевозок.

ИННОВАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В целом принятие законопроекта будет способствовать устранению дисбаланса правового регулирования прямых смешанных (комбинированных) перевозок, что будет являться основой для становления единого транспортного комплекса России в современных условиях.

На сегодняшний день в таможенном и транспортном законодательстве РФ отсутствует понятие «комбинированные перевозки». Необходимо прописать правовую основу для организации таких перевозок по территории РФ. Особое значение данный закон имеет для развития контейнеризации в России и привлечения дополнительных объемов грузов, в том числе и контрейлерными поездами, то, чего в России пока почти не практикуется, а мировой опыт доказал эффективность, безопасность и экологическую чистоту таких перевозок.

К сожалению, у нас по-прежнему нет четко согласованного с таможенной службой порядка доставки под таможенным контролем трейлеров получателю. Кроме того, в существующей редакции условий перевозок трейлеров под таможенным контролем не прописана процедура возврата трейлера, груженого попутным грузом. Таможенные процедуры при перевозке автопоездов и трейлеров по железной дороге в момент пересечения границы и последующей доставке до "дверей клиента" должны быть четко регламентированы и согласованы между перевозчиком и таможенными органами без излишней бюрократизации.

Известно, что за рубежом получили развитие современные инновационные способы доставки контрейлеров на специально сконструированных железнодорожных платформах. (рисунок 2).

Эта система получила название «Катящееся шоссе». В ней пол железнодорожной платформы вместе с автоприцепом поворачивается

под погрузку и разгрузку на своей оси. Имеется немецкая система «Каргобиммер», когда погрузка и разгрузка вагонов с фурами или автоприцепами осуществляется по горизонтали с передвижением автоприцепа вместе со встроенным в железнодорожную платформу специальным приспособлением. (рисунок 3)

Для выбора партнеров по реализации данного проекта необходимы экономические расчёты и обоснования. Целесообразнее рассчитать пилотный проект на каком-либо направлении перевозок, например Москва — Санкт-Петербург.

Для этого потребуется аналитика следующих данных:

1. Каков перспективный объем транспортной работы в коридоре Москва — Санкт-Петербург в млн. тонн на км. ?
2. Какую долю в этом объеме транспортной работы в % составляют: — автомобильные перевозки; — железнодорожные перевозки?;
3. Какова динамика изменений этого объема транспортной работы за последние несколько лет?
4. Какова стоимость транспортировки одного вагона по железной дороге между Москвой и Санкт-Петербургом?.
5. Каковы средние транспортные расходы на один грузовой автомобиль при поездке из Москвы в Санкт-Петербург (в рублях на 1 км.)?
6. Каково время транспортировки грузов от Москвы до Санкт-Петербурга? Сколько времени занимает их погрузка/разгрузка (данные нужны в часах)?
7. Сколько времени обычно тратит один грузовой автомобиль при поездке от Москвы до Санкт-Петербурга? Каковы данные о средней скорости движения на дороге и о количестве точек остановки (или времени остановки) автомобиля, применимые к трассе Москва — Санкт-Петербург?
8. Каковы темпы строительства

скоростных автомобильных дорог в России: статистические данные (общая длина автомагистралей в России, длина построенных дорог в год — новое строительство)?

9. Каково допустимое число вагонов в поезде, или, каковы вес и максимальная допустимая длина поезда на участке Москва — Санкт-Петербург?

На основе этих данных и проведенных экономических расчетов можно будет решить, какой из вариантов проекта контрейлерных перевозок для нас будет оптимальным.

К сожалению, ни один тип подвижного состава, имеющегося на сети российских железных дорог на сегодняшний день, не отвечает существующим требованиям к данной перевозке. Наиболее оптимальной моделью платформы является 13-9009, которая специально проектировалась и изготавливалась для контрейлерных перевозок. Однако, по результатам проведенных опытных перевозок, эту модель платформы необходимо усовершенствовать, чтобы избежать верхней негабаритности. Платформы украинского производства в этом отношении еще менее предпочтительны.

Кроме того, при изучении опыта Украинских железных дорог, при перевозке автопоездов поездами «Викинг» и «Ярослав», выяснилось, что при существующем негабарите добиться экономической привлекательности такой перевозки железной дороге удастся только за счет специальных ставок, которые ниже себестоимости.

Необходимо разработать и реализовать в России новый проект специализированных платформ для контрейлерных перевозок, используя опыт европейских железных дорог и наших вагоностроителей. Решающее значение для успешной реализации данного проекта имеют тарифы на контрейлерные перевозки.



Рисунок 2. Железнодорожная евро-платформа для контрейлерных перевозок

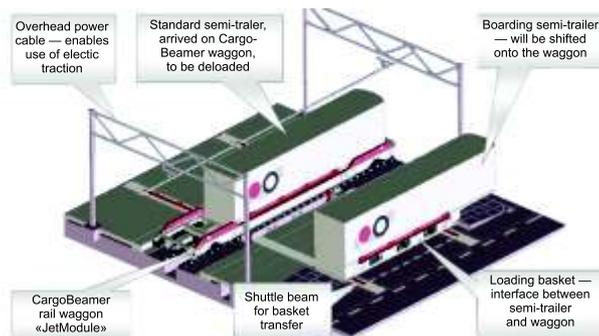


Рисунок 3. Концепция Cargo-Beamer. Автоматизированная погрузка полуприцепов на железнодорожные вагоны

ИННОВАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Сегодня в Прейскуранте 10-01 стоимость контрейлерной перевозки существенно выше перевозки универсального контейнера. Но технические параметры мультимодального евротрейлера практически не отличаются ни по габаритам, ни по весу от параметров универсального 40-футового контейнера. В тарифах целесообразно разделить перевозки автопоезда (с тягачом и водителем) и прицепа. При этом перевозка автоприцепа не должна превышать стоимости соответствующего универсального контейнера, как в грузе, так и в порожнем состоянии. Формируя тарифную ставку, нужно обязательно учитывать гибкость прямой автомобильной доставки и дополнительные начально-конечные операции (подвоз к железно-дорожному терминалу, лифтовые операции, дополнительное оформление документов) при перевозке по железной дороге. Для ликвидации существующей дискриминации Российских железных дорог в конкурентной борьбе с другими видами транспорта, необходимо внести изменения в существующее законодательство в тарифы, разрешающие применение дерегулированных тарифов на железнодорожные, транзитные, международные контейнерные перевозки. Более детальное рассмотрение

структуры железнодорожных тарифов, показывает, что большей прибыльности этих перевозок, можно достигнуть путем формирования ускоренных контейнерных и контрейлерных поездов, не требующих расформирования в пути. Транзитным экспедиторам необходимо также оптимизировать и сокращать прямые и особенно косвенные издержки. Именно этот инструмент используют альтернативные виды транспорта, что позволяет им осуществлять постоянный мониторинг ставки морского фрахта между Азией и Европой на железных дорогах. Необходимо дерегулирование тарифов на международные транзитные контейнерные и контрейлерные перевозки. По поручению президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина, сделанному в свое время в Праге на заседании КСТП в НП «Гильдия экспедиторов», такая работа проделана, результаты доложены в ФАС России, и получена принципиальная поддержка этого ведомства. Исследования показали, что 88-90% грузовых контейнерных и контрейлерных перевозок в международном сообщении осуществляется с применением морского транспорта, причем железнодорожный транспорт выполняет лишь 2% таких транзитных перевозок. Поэтому мы четко доказали, что

ОАО «РЖД» и его дочерняя структура ОАО «Трансконтейнер» в области транзитных контейнерных перевозок не является монополистом и здесь железнодорожные тарифы для создания равнозначной конкурентной среды должны быть дерегулированными.

В заключение хочу отметить, что грузопоток трейлеров в Россию из стран Европейского союза, в особенности в Санкт-Петербург и на Московский узел, существует, он достаточно стабилен. Данные перевозки востребованы. Трейлеры по железной дороге целесообразно транспортировать без тягачей, таким образом можно сократить тарифную составляющую, учитывающую транспортировку тягача и проезд водителя. Одновременно российские автоперевозчики получают дополнительный объем работ при развозе трейлеров до конечных пунктов доставки по Московскому узлу. Необходимо в ближайшее время создать и утвердить необходимые нормативно-правовые акты, а также тарифные, технические и технологические условия для развития контрейлерных перевозок и согласовать упрощенные таможенные процедуры доставки трейлеров под таможенным контролем. По расчетам экспертов, это позволит привлечь на железную дорогу, дополнительные грузопотоки в объеме не менее 10 тыс. единиц трейлеров ежегодно.

План первоочередных мероприятий для организации опытных контрейлерных перевозок.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

1. Разработка и согласование тарифных условий

АДМИНИСТРАТИВНО-ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

2. Подготовка клиентской базы для организации опытных перевозок.
3. Определение конечной станции прибытия контрейлерного поезда.
4. Разработка и согласование технологии перевозок грузов в контрейлерах под таможенным контролем.
5. Согласование всех организационных вопросов, связанных с прибытием вагонов на станцию, подготовкой автомобилей для развоза, оформлением документов, доставке груза до конечного пункта, возврат порожних трейлеров.
6. Согласование с ГИБДД беспрепятственного развоза иностранных трейлеров российскими тягачами.
7. Согласование вопроса сопровождения опытных перевозок силами военизированной охраны.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

8. Оценка технического состояния специализированных платформ имеющихся моделей.
9. Подбор платформ для организации опытных перевозок в количестве 2-4 единиц в хорошем техническом состоянии.
10. Проверка технического состояния погрузочно-разгрузочной техники на станции отправления и станции прибытия.

ОФОРМЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

11. Железнодорожных по убытию, таможенных по убытию, таможенное декларирование на погранпереходе.
12. Таможенные по прибытию, оформление для доставки до дверей клиента.
13. Оформление документов для отправки порожнего трейлера.
14. Проработка вопроса возможной обратной загрузки порожних трейлеров и оформление документов на грузеный возврат.



КОНТЕЙНЕРНЫЙ ВЕКТОР ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



Результаты деятельности дочерней компании Латвийской железной дороги ООО «LDz Cargo» показали, что за 9 месяцев 2010 года объем перевозок грузов составил 71611 TEU контейнеров, что на 147,1 процент больше, чем за 9 месяцев 2009 года. Именно в этом сегменте перевозок грузов видится источник дополнительной грузовой базы. Один из наиболее успешных примеров в организации контейнерных перевозок — поезд «Балтика-Транзит», который регулярно курсирует с 2003 года и с каждым годом наращивая обороты. В целом за эти годы было перевезено свыше 75 тыс. TEU. В условиях жесточайшего кризиса именно эффективное сотрудничество партнеров из стран Балтии, России, Казахстана и Узбекистана, а также налаженные партнерские отношения обеспечили стабильный объем перевозок. Ускоренный поезд «Балтика-Транзит» доставляет транзитные грузы из стран Балтии в Казахстан. По сравнению с обычными грузовыми поездами, при перевозках в Казахстан, до Алматы, грузоотправителям предоставляются особые тарифные и другие преимущества регулярного контейнерного блок-поезда «Балтика-Транзит». Перевозятся строительные грузы, оборудование, автомашины, химические продукты, бытовые изделия, сельскохозяйственная техника.

На базе регулярного контейнерного поезда «Балтика-Транзит» в 2009 году из Рижского порта стали осуществляться регулярные поставки грузов в Афганистан для контингента НАТО. Так, за 9 месяцев 2010 года перевезено 10402 TEU контейнеров, что на 14,5 процента больше, чем за 9 месяцев 2009 года. В 2008 году в сотрудничестве железнодорожных компаний Китая, Казахстана, России и Латвии, а также бизнес-структур Германии успешно реализован пилотный проект контейнерного поезда по доставке грузов из северо-западного региона Китая в Европу. Контейнерный поезд всего за 11 дней проследовал по маршруту Китай — Европа, до Гамбурга в Германии. Сухопутный маршрут пролегал по линии Урумчи (Китай) — пограничный переход Алашанько — Достык (Китай — Казахстан) — Петропавловск (Казахстан) — Зилупе (Латвия) — Рига, откуда грузы отправляются морем до порта Гамбурга. Проект доказал непосредственные преимущества дальних железнодорожных перевозок перед морскими, так как доставка товаров морем из Китая до Европы занимает 35 дней. В настоящее время из Казахстана курсируют два новых контейнерных поезда под названием «Евразия». Станции формирования — Актобе и Павлодар. Уже за 9 мес. 2010 года из Актобе и Павлодара на Рижский порт пришло 11451 20-ти футовых

контейнеров с ферросплавами, что почти в 2 раза больше, чем за этот период 2009 года. 2009 год был отмечен запуском нового контейнерного поезда «ЗУБР» с маршрутом следования Таллин — Рига — Минск — Киев — Ильичевск в коридоре «Север-Юг» и обратно. Этот проект был разработан представителями Белорусской железной дороги, ООО «LDz Cargo», ООО «LDz Cargo logistika» и эстонского АО EVR Cargo. С июня 2009 года в составе контейнерного поезда «ЗУБР» было перевезено 465 TEU, а за девять месяцев 2010 года — уже 950 TEU. Благодаря эффективному партнерству расширяется география перевозок, и в дальнейшем планируется, что контейнерный поезд «ЗУБР» соединит регионы Балтийского и Черного морей. В продолжение уже действующих проектов, также прорабатывается вопрос о регулярном курсировании контейнерного поезда «Ригас-Экспресис». В сентябре был отправлен первый пробный поезд назначением Москва-тов Октябрьская в количестве 42 20-ти футовых грузеных контейнеров. Изучается проект контейнерного поезда Мууга — Шештокай, целью которого является развитие транзитных железнодорожных контейнерных перевозок из Финляндии и стран Балтии в страны Центральной и Западной Европы.



LATVIJAS DZELZCEĻŠ ЛАТВИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Ул. Гоголя 3, Рига, LV-1547, Латвия, телефон (инфо) +371 67231181, факс: +371 67234327

С НАМИ ВАШ БИЗНЕС ДВИЖЕТСЯ ВПЕРЕД !



LDZ CARGO

Ул. Дзирнаву 147/1
Рига, LV-1050, Латвия
Тел.: +371 67234208
Факс: +371 67234214
E-mail: cargo@ldz.lv



LDZ CARGO LOGISTIKA

Ул. Дзирнаву 147/2
Рига, LV-1050, Латвия
Тел.: +371 67239070
Факс: +371 67232525
E-mail: cargo.logistika@ldz.lv

www.ldz.lv

НАШИ ПРЕИМУЩЕСТВА:

**СЕРВИС DOOR TO DOOR
(ВСЕ ВКЛЮЧЕНО)**

**КОРОТКОЕ ВРЕМЯ ДОСТАВКИ
СТРОГОЕ СОБЛЮДЕНИЕ ГРАФИКА**

ГИБКИЕ ТАРИФЫ

ИННОВАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК



Из доклада первого заместителя начальника Октябрьской железной дороги Валинского О. С. по теме: «Контейнерные потоки и развитие терминалов на полигоне Октябрьской железной дороги» на II международной научно-практической конференции «Контейнеризация России, развитие логистических терминалов и погрузо-разгрузочных работ»

Перед Октябрьской железной дорогой стоит задача повышения объемов перевозок, эффективности и качества транспортного обслуживания. Одно из наиболее эффективных решений этой задачи — увеличение доли контейнерных перевозок. Контейнеризация позволяет существенно ускорить переработку грузов, повысить их сохранность, снизить транспортные издержки (рисунок 1).

Статистика грузооборота по видам транспорта в России свидетельствует о том, что железная дорога охватывает лишь 9% общего объема международных контейнерных перевозок, а основная доля приходится на морской транспорт. Около 34% всех грузов, перегружаемых в портах России, приходится на Северо-Западный федеральный округ, в котором работает дорога. В 2009 году рынок контейнерных перевозок Северо-Запада РФ оценивался в 2,4 млн. TEU в год. При этом, доля железно-дорожного транспорта в общем контейнерообороте Северо-Запада составляет лишь 25%

(0,6 млн. TEU в год). В этой связи задача железной дороги очевидна — повышение конкурентоспособности и расширение рынка контейнерных перевозок и логистических услуг. Анализ контейнерных перевозок на Октябрьской железной дороге в прошлом и текущем году свидетельствует об их положительной динамике. За 8 месяцев 2010 года погрузка грузов в контейнерах на дороге по сравнению с 2009 годом увеличилась на 24% и составила 14 тысяч TEU в месяц.



Рисунок 1. Доля железнодорожного транспорта в контейнерных перевозках

В том числе по станциям Автово, Новый Порт, Предпортовая объемы перевозок груженых контейнеров выросли более чем в 1,5 раза (соответственно до 360, 414 и 1235 TEU в месяц), по станции Шушары — в 3,2 раза (до 1678 TEU в месяц). Погрузка порожних крупнотоннажных контейнеров по дороге также увеличилась на 6% и составила 17,5 тысяч TEU в месяц (рисунок 2).

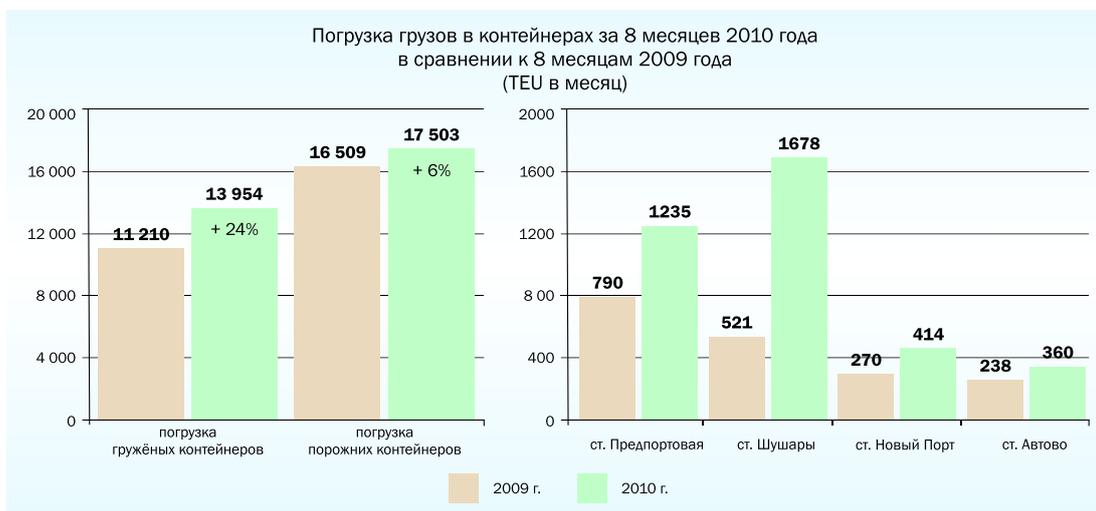


Рисунок 2. Динамика контейнерных перевозок на полигоне Октябрьской железной дороге

ИННОВАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Контейнерные перевозки в Санкт-Петербургском узле (рисунок 3).

Наибольший контейнеропоток на Северо-Западе страны приходится на Санкт-Петербургский транспортный узел. Совокупный грузооборот контейнерных портовых терминалов в Санкт-Петербургском транспортном узле в 2009 году составил 1,5 млн. TEU. При этом:

- в экспортном направлении более 70% контейнеропотока доставляется автотранспортом и только около 30% — железнодорожным транспортом;
- доля железнодорожного транспорта при вывозе грузов в контейнерах в импортном направлении составляет всего 8% против 92% доли автотранспорта.

Терминалы Санкт-Петербургского порта планируют в дальнейшем наращивать объемы перевозок грузов в контейнерах. Объем переработки контейнеров ЗАО «Первый контейнерный терминал» планируется увеличить с 1,1 до 1,6 млн. TEU в год. Мощность контейнерного терминала ОАО «Петролеспорт» доведена до объема переработки 850 тыс. TEU в год. Имеются планы открытия контейнерного терминала с объемом в 1,5 млн. TEU в год на базе существующего угольного терминала в четвертом районе порта. В целом по Большому порту Санкт-Петербург прогнозируется увеличение грузооборота по контейнерным грузам к 2015 году — до 3,5, а к 2030 году — до 6,6 млн. TEU в год. И здесь мы видим наибольший потенциал для увеличения объемов

контейнерных перевозок железнодорожным транспортом.

Меры по увеличению контейнерных перевозок ж.д. транспортом (рисунок 4)

В настоящее время большинство участников внешнеэкономической деятельности предпочитают провести таможенное оформление контейнеров прямо в порту Санкт-Петербург и обеспечить их вывоз автотранспортом до конечного потребителя. Однако при этом есть сдерживающие факторы роста контейнеропотока через порт. Это — отсутствие территориальных резервов развития портовых терминалов, находящихся в исторической части города, и загруженность автотранспортной инфраструктуры.

В свою очередь железнодорожный транспорт ориентирован на перевозку крупных партий контейнеров. При малом объеме партий перевозки становятся нерегулярными, сроки доставки затягиваются. Конкуренентоспособность железнодорожного транспорта на рынке контейнерных перевозок может быть обеспечена только при создании регулярного контейнерного сообщения с предоставлением клиенту комплексной логистической услуги. Речь идет о создании своего рода железнодорожных контейнерных линий, перевозки контейнеров по которым будут организованы на основе жестких расписаний в контейнерных поездах.

Эти меры предусматривают:

- организацию контейнерных железнодорожных поездов на маршрутах массовых контейнеропотоков;
- использование технологии «блэктрейн» для перевозки контейнеров между портовыми терминалами и «сухими портами»;
- организацию работы транспортно-логистических комплексов, включая «сухие порты»;
- упрощение порядка осуществления таможенных операций при перемещении контейнеров из мест прибытия в места временного хранения с учетом специфики железнодорожного транспорта;
- обеспечение подготовки квалифицированного персонала для управления цепями поставок и терминалами.



Рисунок 4



Рисунок 3. Контейнерные перевозки в Санкт-Петербургском узле

ИННОВАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

**Ускоренный контейнерный поезд
Санкт-Петербург — Москва**
(рисунок 5)

В части организации контейнерных железнодорожных поездов на маршрутах массовых контейнеропотоков отмечу, что на сегодняшний день в графике движения дороги заложены 34 контейнерных поезда. В качестве примера приведу возобновление в мае текущего года курсирования прямого ускоренного контейнерного поезда Санкт-Петербург — Москва. Должен сказать, что это не новая технология перевозок, такой поезд был в ходу и раньше. Но кризисная ситуация в экономике, сбой в поставках импортных стройматериалов и оборудования свели контейнерный поток на железной дороге к минимуму.

В этой связи возобновление маршрута является для нас знаком преодоления кризисных явлений. Этот поезд формируется на путях необщего пользования ЗАО «Первый контейнерный терминал» в Санкт-Петербургском порту из грузов морских перевозчиков и отправляется со станции Автово назначением на терминал «ТрансКонтейнера» на станции Москва-Товарная. Он ходит по твердой нитке графика, как пассажирские поезда, пока с периодичностью один-два раза в неделю. Минимальное число вагонов в поезде — 41, принадлежности ОАО «Трансконтейнер». Есть планы сделать его ежедневным. Все будет зависеть от его конкурентоспособности с предложениями автоперевозчиков.

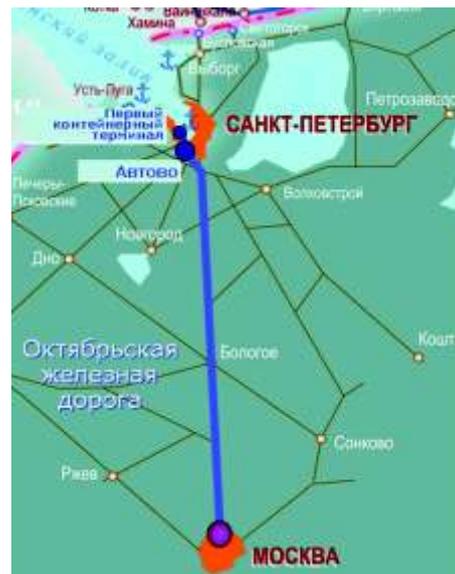


Рисунок 5

**Использование технологии
«блок-трейн»** (рисунок 6)

Наиболее эффективным вариантом освоения перспективного контейнеропотока без увеличения нагрузки автомобильных подходов к морскому порту Санкт-Петербург является осуществление перевозки контейнеров между портовыми терминалами и «сухими портами» по железной дороге замкнутыми маршрутами. Эта технология, называемая «блок-трейн», позволяет комплексно организовать весь транспортный процесс в Санкт-Петербургском узле. По такой технологии работает, например, крупнейший в Европе морской порт Гамбург, ежедневно отправляющий и принимающий более 80 контейнерных поездов, как на ближние городские терминалы, так и на удаленные транспортно-логистические комплексы. Причем, в ближайшие 5 — 7 лет количество контейнерных поездов планируется увеличить в два раза.

На Октябрьской железной дороге технология «блок-трейн» впервые была применена в мае 2009 года. В настоящее время объемы перевозок по этой технологии достигли 2300 TEU в месяц.

Применение данной технологии позволило увеличить долю железнодорожного транспорта в контейнерообороте Большого порта Санкт-Петербург с 12% в 2008 году до 18% в 2010 году.



Рисунок 6

Контейнерные терминалы Санкт-Петербургского ж.д. узла (рисунок 7)

В части организации работы транспортно-логистических комплексов мы рассмотрели возможность использования как собственных терминалов Компании «РЖД», так и терминалов частных собственников. Со стороны ОАО «РЖД» эти опорные терминалы могут быть представлены терминалами ОАО «Трансконтейнер», например Санкт-Петербург-товарный-Витебский и Санкт-Петербург-Финляндский. Однако они имеют недостаточную мощность, задействованы в основном во внутрироссийских контейнерных перевозках и имеют риски выноса из центра Санкт-Петербурга.

В этой связи наиболее эффективно, на наш взгляд, создание совместного бизнеса Компании «РЖД» с владельцами уже существующих терминалов, расположенных за чертой города, имеющих удобные железнодорожные подходы и таможенные посты. Ключевыми вопросами, требующими комплексного подхода всех участников перевозочного процесса в 2010 году можно считать: — практическое применение Таможенного кодекса в условиях формирования Таможенного союза между Республиками Беларусь, Казахстан и Российской Федерацией; — реализацию Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств в местах, приближенных к государственной границе РФ.

Концепция рассчитана на срок до 2020г. На первом этапе (2008-2010 гг.) планируется подготовка к переводу таможенного оформления в приграничные субъекты РФ, в первую очередь создание нормативной правовой основы и технологий, развитие соответствующей инфраструктуры – ТЛТ (транспортно-логистических терминалов).

За последние 2 года заинтересованными сторонами в СПб, такими как Администрация, СЗТУ

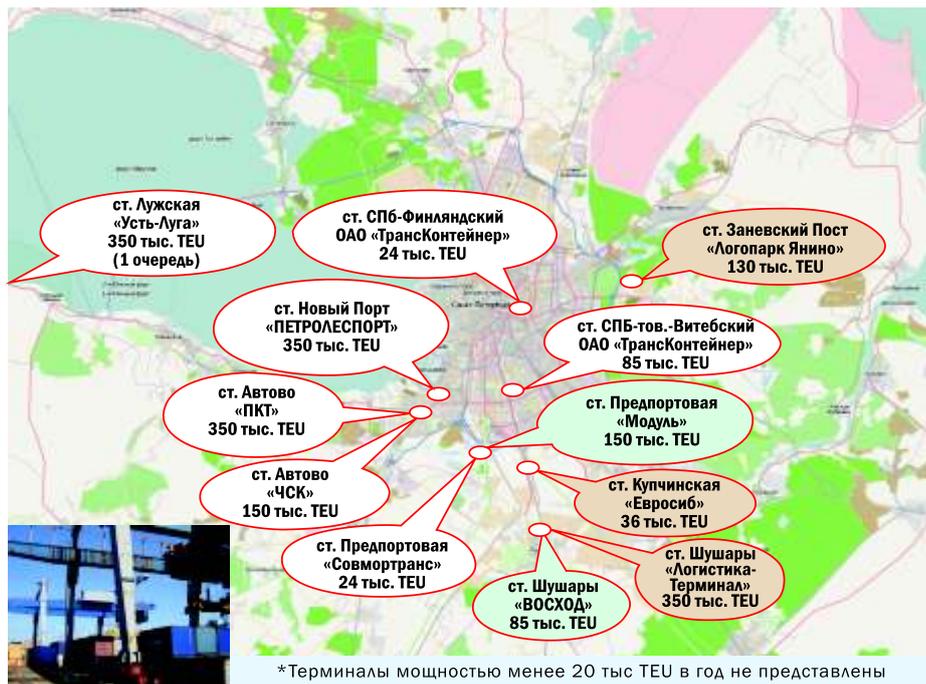


Рисунок 7

и крупнейшими транспортными компаниями (владельцами морских терминалов и ОАО РЖД) сделан ряд важных шагов для реализации главных составляющих концепции. Это проведение таможенной обработки грузов на морских и тыловых терминалах исключительно у границ РФ с выносом основного таможенного оформления морских грузов на территорию ТЛТ — сухих портов, а также уменьшение давления транспортных потоков на городскую инфраструктуру. В СПб граница РФ начинается прямо в самом городе — в Большом порту СПб (на основных морских терминалах), а учитывая ограниченность территорий морских терминалов и рост контейнеров, единственная возможность развития морских перевозок через СПб — это использование современной инфраструктуры ТЛТ в качестве «сухого порта».

Наиболее активно в этом плане работают терминалы «Восход» и «Модуль», примыкающие соответственно к железнодорожным станциям Шушары и Предпортовая. Заслуживает также внимания использование терминально-логистического комплекса ООО «Евросиб-терминал-Шушары», примыкающего к станции Купчинская. В развитие собственной терминальной инфраструктуры также

включились владельцы главных морских контейнерных терминалов в СПб — это НКК и группа Северстальтранс (Н-Транс). К настоящему времени, два ТЛТ готовы к работе в качестве сухих портов. Это ТЛТ станции Шушары — ЗАО «Логистика терминал» (группа НКК) специализированный для приема контейнеров от ЗАО «Первый Контейнерный Терминал» (ПКТ) и ТЛТ ОАО «Логистический терминал Янино» на станции Заневский Пост для приема контейнеров от ОАО «Петролеспорт». В 2010г Приказами ФТС РФ на территории терминалов начали свою деятельность таможенные органы: т/п «Пушкинский» Балтийской таможни в Шушарах и т/п «Янино» Санкт-Петербургской таможни. Оба терминала очень удачно расположены по отношению к автодорожной инфраструктуре (КАД) и примыкают к ж.д станциям, имеющим экспортный код. Окончательное примыкание ЗАО «Логистика-Терминал» к инфраструктуре Октябрьской железной дороги должно завершиться в ноябре 2010г. Обе станции — Шушары и Заневский Пост имеют хороший опыт по приему и отправке большегрузных контейнеров в составе КП. Специалистами ОАО «Трансконтейнер» практически

ИННОВАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

закончена совместная работа с ЗАО «Логистика-Терминал» по созданию технологии перемещения контейнерных грузов между станцией Автово (Морской Порт СПб -ЗАО ПКТ) и ст Шушары — ТЛТ ЗАО Логистика Терминал в составе КП (расстояние — 11 км). На терминале ЗАО Логистика Терминал в ближайшие дни откроется Агентство ОАО «ТрансКонтейнер». Между компаниями подписан Договор транспортной экспедиции. С введением Приказа ФТС РФ от 18 марта 2010 года N 510 «Об утверждении порядка осуществления таможенных операций с товарами при прибытии на таможенную территорию Российской Федерации в морских портах и их перемещении из мест прибытия в места временного хранения», уже сейчас возможно перемещение грузов от морских терминалов на ТЛТ — «сухой порт» для окончательного оформления. Но предлагаемый порядок по перемещению нельзя отнести к категории упрощенного. Его применение существенно увеличит затраты участников ВЭД на перемещение контейнерных грузов от морских причалов на территорию «сухого порта», а кроме этого, данный порядок не учитывает специфики железнодорожного транспорта и, таким образом, дает преимущество автоперевозкам. Но именно перевозки контейнеров с использованием железной дороги внутри С-Петербургского узла сейчас являются самыми приемлемыми для городской инфраструктуры, и самыми перспективными с точки зрения логистики движения грузов из портов.

В Петербурге, существующая схема оформления и доставки контейнеров через морские терминалы, которые сейчас играют роль пограничных ТЛТ складывалась годами. В настоящее время, большинство участников ВЭД предпочитают провести таможенное оформление прямо в порту (растаможить груз на Балтийской таможне) и затем вывести автотранспортом.

Необходимы комплексные согласованные шаги ФТС и ОАО РЖД

для того, чтобы сделать перевозки контейнеров с участие ж.д максимально привлекательным по цене и простоте оформления таможенных процедур.

Предложения ОЖД по оптимизации таможенных процедур.

Должен сказать, что наши мероприятия по наращиванию контейнеропотока будут малорезультативными без дальнейших совместных шагов Федеральной таможенной службы РФ и Северо-Западного таможенного управления и Компании «РЖД». Для снятия барьеров нами предлагается. *Во-первых*, ввести упрощенный порядок по перемещению таможенных грузов внутри зоны деятельности одной таможни между местом выгрузки на морском терминале и местом хранения/оформления на территории «сухого порта». Порядок нуждается в упрощении в отношении железнодорожного транспорта с учетом его специфики. *Во-вторых*, мы предлагаем делегировать части функций ОАО «РЖД», как таможенного перевозчика, по оформлению таможенной процедуры при перемещении контейнеров в составе «блок-трейна» доверенному лицу, которым может выступать отправитель/получатель или ОАО «Трансконтейнер».

Центр международной логистики в Санкт-Петербурге

Для управления цепочками поставок и терминалами, для создания информационных логистических систем Компании «РЖД» требуются квалифицированные кадры. С целью их подготовки в марте текущего года на базе Высшей школы менеджмента Санкт-Петербургского государственного университета открылся центр международной логистики и управления цепями поставок. Его учредителями выступили ОАО «РЖД» и АО «Немецкие железные



дороги». Центр станет главным учреждением для обучения специалистов в области логистики обеих компаний, а также центром научных и исследовательских проектов в сфере управления цепями поставок, международных перевозок и развития логистического бизнеса. В его стенах ежегодно будет обучаться 180 человек. Наряду с подготовкой студентов по учебным программам бакалавриата и магистратуры здесь же будут проходить переподготовку и повышать квалификацию сотрудники обеих дорог.

На открытии центра Президент компании «РЖД» В. И. Якунин отметил, что перед Компанией стоит ряд сложных задач по развитию логистического бизнеса. Большинство складских мощностей, используемых в России, это класс «С» и «Д». Нужны склады более высокого класса. Для этого предполагается строить «сухие порты», реконструировать и модернизировать грузовые дворы, которые должны обслуживать квалифицированные специалисты. И в этой связи роль центра невозможно переоценить.



В заключение хочу отметить, что Октябрьская железная дорога занимает активную позицию по расширению рынка контейнерных перевозок на Северо-Западе России, а также рынка логистических услуг в этом регионе.

ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ С УЧАСТИЕМ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Гагарский Э.А., Зав. отделом прогрессивных транспортно-технологических систем и логистики ОАО «СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ», д.т.н., профессор, Почетный работник транспорта России



Экономический кризис в меньшей мере отразился на морском транспорте России. В настоящее время кризисное дно, по всей видимости, пройдено. При этом в наиболее сложный период 2009 года общий объем перевозок грузов через морские порты России не только не снизился, но и вырос за кризисный год на 9,2%, до 496,4 млн. т. (таблица 1). Хороший урожай зерновых 2009 г. позволил увеличить морской экспорт через отечественные порты в 2,3 раза (по отношению к 2008 г.), до 21,0 млн. т, одновременно увеличилась в 2,1 раза перевалка руды (в основном через морские порты Южного бассейна). Общее увеличение объемов перевалки экспортных навалочных грузов составило 16,2% (к 2008 году), прежде всего за счет угля, перевалка которого в морских портах России выросла на 20,4%. Хотя падение объемов высоко-тарифицированных импортных грузов существенно снизило доходы и прибыль портов, отмеченное позволило портам сохранить положительную инвестиционную активность, хотя трудности кредитования в сложных кризисных условиях заставили отодвинуть сроки завершения строительства и реконструкции многих портовых терминалов.

На этом в целом позитивном фоне ситуация с контейнерными перевозками грузов через морские порты России складывалась более напряженной. По итогам 2009 года падение общего объема перевалки грузов в контейнерах составило 4,1%. При этом российский контейнерный экспорт сократился на 8,3 млн. т (-4,2%), контейнерный импорт упал а 34,0%, перевозки грузов морем во внутреннем сообщении — на 5,2 %. Мировая контейнерная система также

в конце 2009 года находилась в кризисе: ставки за морскую перевозку грузов в контейнерах упали до минимума, близкого к себестоимости перевозки судовладельца. Устаревший контейнерный флот, требовавший больших расходов на ремонт и поддержание должного технического состояния, массово пошел на лом. Судовладельцы отказывались от ранее анонсированных поставок новых контейнерных судов, сокращали число новых контейнеровозов в серии по уже действовавшим контрактам на постройку нового флота. В первой половине 2010 года ситуация как с мировыми морскими

контейнерными перевозками, так и с перевалкой грузов в контейнерах в портах России улучшилась и начали явно проявляться тенденции последующего посткризисного развития (таблица 2), которые более детально рассмотрим ниже. Год назад судовладельцы старались договориться с верфями об отсрочке сдачи заказов. Теперь ситуация полностью изменилась в позитивную сторону, и заказчики, наоборот, настаивают на досрочной сдаче судов.

	2008 г.	2009 г.	%
ВСЕГО СУХОГРУЗЫ	191780,9	198376,6	103,4
НАВАЛОЧНЫЕ ГРУЗЫ	75862,8	86238,3	113,7
в т.ч. РУДА	4507	6270,8	139,1
УГОЛЬ, КОКС	54625,7	65499,8	119,9
НАСЫПНЫЕ ГРУЗЫ	14166,5	25371,4	179,1
ЛЕСНЫЕ	9113,3	6044,2	66,3
ВСЕГО ГЕНЕРАЛЬНЫЕ	58841,4	47780,6	90,4
ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	32073,3	25286,2	78,8
ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	7723,6	7655,8	99,1
ВСЕГО НАЛИВНЫЕ ГРУЗЫ	262811,8	298042,6	113,4
в т.ч. НЕФТЬ	180599,5	201999,2	111,8
НЕФТЕПРОДУКТЫ	80509,8	94127,9	116,9
ИТОГО:	454592,7	496419,2	109,2

Таблица 1. Объем погрузки через морские порты России

Объем контейнерных перевозок через порты России, всего (1 полугодие 2010 г. к 1 полугодию 2009 г.)	+ 36,2 %
в т.ч. — экспорт	+ 31,7 %
импорт	+ 49,6 %
транзит	+ 0,1 %
каботаж	+ 3,3 %

Таблица 2. Объем контейнерных перевозок через порты РФ в полугодии 2010 г. превысил докризисный уровень (первое полугодие 2008 г.)

ТРАНЗИТНЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Так, если год назад сдачу новостроев переносили порой на 2014 г., то сейчас судовладельцы ведут переговоры о сдвиге сдачи на более ранние сроки, в частности, на 2012г. Одновременно вырос объем новых заказов, стимулом к размещению которых стали улучшение рыночной конъюнктуры и привлекательные цены судостроителей. По опубликованным данным (Морского Регистра Ллойда), с начала года на верфях размещено 44 заказа на строительство новых контейнерных судов против 15 за тот же период 2009г. 20 из них — это восьмитысячники, заказанные «Evergreen» и «NOL». Каждая из этих ведущих морских компаний, межконтинентальных перевозчиков, разместила заказ на строительство серии из 10 судов.

Летом 2010 года мировые морские контейнерные перевозки вышли на докризисный уровень. Активное предложение грузов международной торговли позволило поднять контейнерные ставки на большинстве морских направлений.

Ставки фрахтования контейнеровозов также продолжают рост на волне увеличения грузопотоков и сокращения свободного тоннажа. Особенно эти тенденции характерны для направлений перевозок из Азии на Европу и Северную Америку. Так, ставки фрахта на суда контейнеровместимостью 3,5 тыс. контейнеров двадцатифутового эквивалента (ДФЭ) с начала 2010 года увеличились более чем в 3 раза, и рост будет продолжаться.

Это обусловлено неожиданно высоким спросом на суда этого типоразмера на фоне их дефицита на рынке.

На сегодня контейнеровоз класса Rapatax вместимостью 3,5 тыс. ДФЭ приносит своим владельцам в тайм-чартере доход 17,5 тыс. долл. в сутки против 14 тыс. долл. в мае и 5,5 тыс. долл. в январе этого года.

Среднегодовая ставка в 2009г. составляла, по данным брокеров, 6,575 тыс. долл. в сутки.

Объемы контейнерных перевозок через порты России в первой половине 2010 года увеличились также, неожиданно, больше чем это даже прогнозировалось, — на 15,6 млн. т.

Если в целом по морскому транспорту РФ объем перегрузки грузов в первой половине 2010 г. (к соответствующему периоду прошлого года) возрос еще на 9,7% , то по грузам в контейнерах + 36,2 % с превышением объемов докризисного периода. В экспорте контейнерные перевозки через порты РФ увеличились на 1,2 млн. т (+ 31,7%), в импорте увеличение составило в 1,5 раза (к соответствующему периоду прошлого года) или на 2,9 млн. т. В транзите контейнерные перевозки сохранились примерно на прежнем уровне.

Транзитными контейнерными грузами стали в основном запчасти, товары народного потребления и ферросплавы. Обращаем внимание, что ферросплавы навалом, перевозимые преимущественно из Казахстана, впервые вышли в одну из лидирующих позиций.

Во внутреннем сообщении отмечается также дальнейший рост перевозок грузов в контейнерах (+3,3%).

В целом, для всего последнего десятилетия характерен стабильный, постоянный, но незначительный ежегодный прирост морских контейнерных каботажных перевозок. Мировая контейнерная система завершает технологическую перестройку, связанную с предстоящим открытием в 2014 модернизированного Панамского канала (фото 1).

Сейчас максимальная контейнеровместимость судна, проходящего каналом составляет 4400 контейнеров.

После модернизации она будет увеличена до 13-15 тыс.ед., а в перспективе вероятно достигнет 17 тыс. контейнеров. Уже сейчас заказаны и находятся в постройке контейнерные суда рекордной вместимости 10,5 и 12 тыс. контейнеров с плановым вводом в эксплуатацию в 2011-12 г.г.

Как показывают опыт эксплуатации первых уже работающих на морских линиях контейнеровозов вместимостью 8 — 8,5 тыс. ед, себестоимость перевозки одного контейнера морем в межконтинентальных сообщениях на новом большегрузном флоте (расчетной вместимостью 12000 ед.) снизится вдвое при одновременном сокращении срока доставки на 2-3 суток. Это подтверждается реальными данными по уже построенным первым крупным судам.

Открытие канала в 2014 году позволит организовать кругосветную эксплуатацию межконтинентального контейнерного флота, что приведет к кругосветному движению порожних контейнеров и серьезному сокращению доли порожних контейнеров на борту океанских судов. Теоретически это позволит снизить средние межконтинентальные издержки по контейнерной перевозке еще на 15-20%. Открытие канала в 2014 году скачкообразно повысит конкурентоспособность морских межконтинентальных перевозчиков по сравнению с альтернативными сухопутными маршрутами, особенно на направлении Европа-Азия.



Фото 1. Открытие к 2014 году Панамского канала, выход на линии контейнеровозов 12-15 тыс. ДФЭ

Пока что, внедрение современных технологий на наземном, и прежде всего, железнодорожном транспорте, приводит к качественному совершенствованию перевозок, сокращению сроков доставки, но, из-за дороговизны новой техники и подвижного состава сухопутных видов транспорта, — лишь к незначительному снижению себестоимости доставки межконтинентальных грузов в сообщении «от двери до двери». В теории эксплуатации морского транспорта доказано, что с ростом размеров судов межконтинентального океанского флота, необходимо пропорционально увеличивать и размеры фидерных контейнеровозов, развозящих контейнеры с базовых портов по всем странам регионов, закрытым морям. По такой схеме практически обслуживаются сейчас и отечественные порты Балтики, Черного моря, Японского моря.

Во всем мире происходит перестройка морских линий и терминалов портов на суда большего размера. В полной мере с учетом этих тенденций идет модернизация и на российском морском транспорте.

Так, на Черном море:

Контейнеровозы вместимостью 5000 ед. будут заходить в Новороссийск регулярно (фото 2). ZIM Integrated Shipping Services повышает вместимость флота, задействованного на черноморском сервисе линии EMX. Как сообщили SeaNews в ЗАО «Русский Контейнер», выступающем агентом ZIM в России и СНГ, с конца июня 2009 начата плановая замена части судов вместимостью 4250 ДФЭ на суда вместимостью 5000 ДФЭ. До конца 2009 было заменено три из 10 Panamax'ов, задействованных на сервисе.



Фото 2. Первый заход контейнеровоза нового типа в Новороссийске /2009г./

Первый судозаход в Новороссийск на сервисе EMX состоялся 28 марта 2009 г.

Ротация портов на сервисе: Пусан — Шанхай — Нинбо — Шекоу — Порт-Келанг — Коломбо — Нава-Шева — Хайфа — Эвиап-Порт (Измит) — Новороссийск — Констанца — Стамбул — Хайфа — Нава-Шева — Коломбо — Порт-Келанг — Шекоу — Пусан.

Первый заход судна повышенного тоннажа 5013 ед. в Новороссийск на терминал НМТП состоялся 26 июля 2009 г. Т/х «ZIM Barcelona» станет крупнейшим из когда-либо заходивших в Новороссийский порт контейнеровозов. Длина судна составляет 294 м, ширина — 32 м. Другие два пятитысячника, которые встали на линию — «ZIM Pusan» и «ZIM Mediterranean».

Чилийская CSAV с середины февраля 2010 г. открыла фидерную линию с недельным расписанием в Черном море. Линия называется Black Sea Link (BSL), порты — Стамбул, Новороссийск и Потти.

Линия будет увязана со слотами компании Evergreen линии ABS, связывающей Стамбул с Дальним Востоком, Ближним Востоком и Средиземноморьем, на этой линии стоит 9 судов по 4969 ДФЭ.

На Дальнем Востоке

компания Maersk открыла новую морскую контейнерную линию сообщением порт «Пусан» (Южная Корея) — порт «Восточный» на терминале ООО «Восточная стивидорная компания» (ВСК, оператор контейнерного терминала в порту «Восточный»). Судозаход на терминал будет осуществляться еженедельно. Первым судном, обработанным на новой линии, стал фидерный контейнеровоз OSG Bosstec вместимостью 698 TEU (эквивалент 20-футового контейнера). С начала 2009 года Maersk стал вторым крупнейшим мировым контейнерным перевозчиком, организовавшим самостоятельный сервис на Дальнем Востоке России, в январе 2009 года регулярный еженедельный сервис на терминале ВСК организовала компания APL. С учетом линии Maersk на контейнерном терминале ВСК

в настоящее время действуют восемь судоходных линий: Fesco Container Services Co, Ltd; Sinokor Merchant Marine Co, Ltd.; CK Line Co, Ltd.; Korea Marine Transport Company; Pan Continental Shipping Ltd.; Fesco Lines Vladivostok и APL Eastern Russia Express. Можно привести и другие конкретные факты.

Общей тенденцией последних лет является постепенный переход в мировой торговле на контейнерную технологию перевозок многих насыпных и навалочных грузов, совсем недавно шедших по традиционной схеме (фото 3). К ним, прежде всего следует отнести зерно, ферросплавы, лом черных и цветных металлов, гранулированные удобрения и гранулированную серу, новые продукты металлургии — брикеты ДПИ (железа прямого восстановления) и чешуйчатый чугун, макулатуру, технологическую щепу, солод, гранулированный полистирол и иные полимеры, орехи, арахис, шишки и целый ряд других грузов. При этом в мировой практике часто используются преимущественно новые 30 тонные двадцатифутовые контейнеры с герметичным дном (часто стальным), увеличенной осевой нагрузкой на пол от погрузчика, усиленными дверями, способными лучше противостоять давлению насыпного груза при перевозке.



Погрузка зерна



Фото 3. Погрузки лома /ферросплавов в 20 фут. контейнеры в порту

ТРАНЗИТНЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

На отечественном железнодорожном транспорте таких контейнеров практически нет. Поэтому многие перевозки идут пока в межпортовом сообщении. Так, в августе 2009 года с причалов «Нева-Металл» была отгружена первая партия окатышей «Северсталь-Ресурса». Окатыши доставлялись из Череповца в полувагонах, далее были отправлены морем через терминал в контейнерах, а не навалом. Средняя загрузка составила 26 т. железорудных окатышей (нетто). Отгрузку партии 50 тыс. т. для «Карельского окатыша» нельзя назвать крупной, но, в пересчете на ДФЭ, объем партии получается порядка 1923 ДФЭ, что позволило отработать технологию и таможенные вопросы. Необходимо активнее обновлять российский контейнерный парк современными моделями контейнеров, для организации перевозок по наиболее эффективной схеме «дверь-дверь». Длительный период после 1990 года контейнерная система России находилась в глубоком кризисе. В результате запоздалого раздела единого контейнерного парка МПС СССР между республиками СНГ, значительная часть контейнеров (до 40% была расхищена или же списана по бросовым условным ценам и используется ныне не по назначению — на рынках, стройках и пр). И ныне не решена полностью защита прав собственника контейнера от хищений. Произошло крайнее старение и сокращение контейнерного парка собственности российских транспортных организаций. В это же время мировая контейнерная система интенсивно развивалась и к настоящему времени увеличился разрыв между отечественной практикой и мировым опытом прежде всего в гамме используемых для перевозок контейнеров. Остановимся на этом детальнее. В последние годы мировой технической прогресс привел к внедрению в международной торговле контейнеров многих конструктивных типов как увеличен-

ных размеров (длиной 49-56 фут с 8 фитингами), так и массы (танк-контейнеров 1СС массой брутто 30,48 т), в то время как в отечественной практике доминируют крытые универсальные 20-футовые контейнеры. В мировой практике должное место в контейнерной системе при перевозках крупнотоннажных контейнеров стал занимать воздушный транспорт; в России же к настоящему времени полностью отсутствует парк таких воздушно-наземных контейнеров.

Расширение структуры контейнерного парка, используемого на МТК.

Для первого этапа развития мировой контейнерной системы была характерна задача в части обеспечения комплексной механизации и автоматизации перегрузки контейнеров, а также создание специализированных транспортных средств на всех видах транспорта, на базе применения ограниченного числа типоразмеров контейнеров, стандартизированных в международном масштабе на основе рекомендаций ИСО. В значительной мере этот этап уже пройден как в мире, так и в нашей стране.

Прогресс информационных технологий внес элемент гибкости и адаптированности в системы управления, что позволяет адаптировать систему управления с учетом свойств и параметров конкретной укрупненной грузовой единицы /УГЕ/ и обрабатывать ее с той же, или близкой, интенсивностью, что и типовые стандартные контейнеры основного входного потока. В последние годы это ярко проявляется в области технологии перегрузки контейнеров, где имеет место тенденция расширения номенклатуры перегружаемых УГЕ по двум направлениям:

Во-первых, путем введения в обращение контейнеров новых типоразмеров, как по международному стандарту ИСО, так и по отраслевым (ИМО) и региональным стандартам (к примеру, ЕС). Во-вторых, на основе перегрузки на терминале иных совместимых

с контейнерами УГЕ. Подобные перегрузочные комплексы (терминалы) получили в зарубежной практике название «с двойной технологией» и все шире внедряются в мировой транспортной системе и на системах международных транспортных коридоров.

В соответствии с новой редакцией стандарта ИСО 6346:1995 «Грузовые контейнеры — кодирование, идентификация и маркировка» к международным комбинированным перевозкам (обеспечивающим мировую торговлю), впервые рекомендуются не только контейнеры серии 1 ИСО, но и широкая гамма контейнеров и других средств укрупнения с параметрами, превышающими значения единиц по серии 1.

Контейнеры увеличенной ширины (до 2,6 м) имеют модифицированные фитинги, расположенные в плане так, что сохранены межосевые расстояния фитингов, как и у базовых контейнеров серии 1 ИСО. Комитет по транспорту ЕС принял решение о разрешении использования рефконтейнеров габаритной шириной 2,6 м, в сообщениях с европейскими странами, учитывая потребность увеличения толщины стенки для изоляции. Прослеживается тенденция увеличения перевозок и в контейнерах-цистернах с встроенными цилиндрическими танками габаритной шириной 2,6 м, такие танк-контейнеры рекомендованы Международной морской организацией (ИМО). Контейнеры увеличенной длины более 40 футов, как правило, имеют двойную схему фитингов — по углам контейнера и симметрично его середине по длине под 40 футовый спредер. То есть всего на контейнере 8 фитингов сверху и 8 снизу. Как подъем контейнера, так и его штабелирование допускается с использованием любой одной из указанных схем, или за углы, также — за средние фитинги.

Воздушно-наземные контейнеры.

Резкое увеличение грузоподъемности транспортных самолетов последних моделей делает авиационный транспорт равноправным участником международных смешанных перевозок. Ускоренное развитие с начала 70-х годов получает новый вид смешанного сообщения, комбинирующий наземные и воздушные перевозки. Такие перевозки представляют собой компромисс между полностью наземной (сухопутной, водной) перевозкой, отличающейся большей продолжительностью и меньшими транспортными расходами, и полностью воздушной перевозкой, для которой характерны срочность доставки и относительно высокая себестоимость. Введение таких крупнотоннажных контейнеров в международный стандарт ИСО (ISO 8323:1985 Контейнеры грузовые. Контейнеры для воздушных/наземных перевозок (интермодальные) общего назначения. Технические условия и испытания.) придало перевозкам дополнительный импульс и сделало воздушный транспорт полноправным участником мировой контейнерной системы.

Расширение использования специализированных контейнеров ИСО.

В последние годы в мире интенсивно развиваются перевозки грузов в специализированных крупнотоннажных контейнерах, которые имеют те же габаритные размеры и массу, что и контейнеры универсального назначения, но предназначены для перевозки грузов с определенными свойствами — опасных, наливных, сыпучих, навалочных, рефрижераторных, сыпучих, газов под давлением и прочее. Разрабатываются и внедряются в практику специализированные контейнеры для самых различных грузов. Такие контейнеры в основном эксплуатируют транснациональные лизинговые фирмы и любой пользаватель (в т.ч. российский) может взять их в аренду при возникновении у него потребности выполнения перевозки. Определенный парк

контейнеров находится в собственности конкретных грузовладельцев, которые с их помощью регулярно доставляют сырье на свои предприятия.

Рост количества контейнеров для перевозки особо опасных грузов.

Глобализация экономики и создание все более сложных химических процессов для производства новых конструкционных материалов приводит к потребности транспортировки на дальние расстояния все большего количества веществ, представляющих угрозу как для жизни человека, так и для окружающей среды. Общей тенденцией развития Правил перевозки опасных грузов на различных видах транспорта — морском, железно-дорожном, автомобильном является введение полного запрета массовой перевозки особо опасных грузов в перевалочном сообщении и одновременной регламентации способов перевозки таких грузов в специализированном контейнере. Т.е. если пользователю нужно перевести особо опасный груз, то во все больших случаях в международном сообщении он может это сделать исключительно в контейнере.

Рост перевозок в контейнерах с контролируемой атмосферной средой и контролируемыми параметрами в грузовом пространстве.

С развитием автоматики быстро увеличивается число контейнеров с контролируемыми параметрами: температурой, к примеру, рефрижераторных, давлением (для перевозки опасных жидких газов), радиации (для перевозки радиоактивных веществ), с газоанализаторами хлора, аммиака и прочее. Следует отметить, что контейнеры с контролируемыми параметрами для опасных грузов, как правило, снабжаются и дополнительными системами безопасности (пожаробезопасности, дезактивации и нейтрализации выбросов и пр.), которые автоматически срабатывают в случае превышения контролируемого параметра за некоторый заданный уровень и тем самым

предотвращают аварийную ситуацию. Все большее количество особо опасных химических жидких и газообразных грузов и отравляющих веществ (как пример, некоторые компоненты соединений, входящих в формулу гербицидов) международными правилами допускается перевозить только в контейнерах и на условиях постоянного автоматического контроля за состоянием груза и выбросами в окружающую среду. На иных условиях международный транзит особо опасных грузов в смешанном перевалочном сообщении, как правило, запрещен.

Двойные технологий — следующий этап развития контейнеризации в странах ЕС и РФ.

В настоящее время в Западной Европе развивается сеть терминалов, способных перегружать не только крупнотоннажные контейнеры, но и другие крупнотоннажные (интермодальные) грузовые единицы совместимого типа. Последние единицы перегружаются захватом снизу. Подобные перегрузочные комплексы (терминалы) получили в зарубежной практике название — «с «двойной» технологией» и все шире внедряются в мировой транспортной системе, а перегружаемые крупнотоннажные укрупненные единицы — «интермодальные» единицы, т.е. пригодные для перевозки в смешанных сообщениях. К ним относятся сменные кузова — укрупненные грузовые единицы облегченной конструкции, внешне похожие на контейнеры ИСО, которые в основании имеют нижнюю раму контейнерных фитингов. Сменные кузова не предназначены для подъема за верхние фитинги. Расположение же фитингов в нижней части кузова унифицировано с контейнерами. Кроме того, сменный кузов снизу имеет откидные опоры-подставки. В сложенном положении они убираются под днище кузова, а в рабочем состоянии поддерживают кузов на возвышении, позволяющем завести под него автотягачом (задом) специализированный полуприцеп.

ТРАНЗИТНЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Увеличение объемов контейнерных перевозок на основе охвата расширенной номенклатуры грузов.

Проблемой в контейнеризации внешнеторгового грузопотока России остается несбалансированность объемов контейнерных перевозок в экспорте и импорте, в значительной мере обусловленная сырьевым характером российского экспорта. Следует особо обратить внимание на развитие перевозок укрупненных грузовых единиц стандартов ЕС: контейнеров, сменных кузовов, контрейлеров и пр. Использование сменных кузовов евростандарта DIN EN 284-1992 весьма перспективно как при перевозках импортных товаров из стран Западной Европы, так и при экспортных поставках продукции отечественных производителей в смешанных сообщениях.

В регионе Балтики сменные кузова длиной 7,15 м активно используются для перевозок пиломатериалов, фанеры, ДСП. В стандартный контейнер 1СС пиломатериалы стандартной длины 6-6,1 м не помещаются, но удачно размещаются в сменном кузове указанной длины. Также в кузове хорошо размещаются стопки фанеры стандартного типоразмера 1,53*1,53 м по 4 шт. в кузове, в то время как в контейнере 1СС- только 3. Позитивно, что сменные кузова длиной 6-7,82 м по DIN EN 284-1992 имеют массу брутто до 16 тонн, что позволяет их перегружать даже на железно-дорожных станциях и контейнерных терминалах, оснащенных устаревшими 20-тонными контейнерными кранами при помощи навесного оборудования к спредеру.

Необходимо более активно осуществлять контейнеризацию ряда сырьевых насыпных и навалочных грузов, используя мягкие вкладыши в универсальные крытые контейнеры. Заслуживает внимание все более развивающаяся технология перевозки насыпных и навалочных грузов в стандартных крытых единицах, с предварительной кантовкой контейнера в вертикальное положение с целью его более плотной и равномерной загрузки.

Прогрессивным решением является использование для этой цели контейнерного опрокидывателя. Как удачный пример, опрокидыватель

фирмы A-WARD Attachments Ltd (фото 4), имеющей представительство и в С-Петербурге (www.awardatm.ru). Кантователь-опрокидыватель представляет собой мобильное устройство, с автономным гидравлическим блоком. При помощи рамы с приводом от двух гидроцилиндров он обеспечивает снятие-установку 20-ти футового контейнера (массой до 30 т) с автотрейлера на площадку и его разворот на 90°. Имеется устройство механизированного закрытия дверей. После установки контейнера, с заблаговременно открытыми дверями, вертикально, насыпной или же навалочный груз загружается краном, с контролем массы по показаниям встроенных тензометрических весов. Практика показывает, что благодаря возможности изменения угла наклона контейнера при погрузке удается наиболее полно использовать внутреннее пространство универсального контейнера и поместить максимальное количество того или иного насыпного груза, как-то: зерна, гранулированного полистирола, лома черных или цветных металлов и прочее.

это практически трудно достижимо. Груз загружается в установленный вертикально контейнер краном, затем контейнер кантуется горизонтально и перемещается на автотранспортное средство. После взвешивания на автовесах масса груза заносится в документацию. Однако, вложить 1 экз. во внутрь затруднительно, ведь на горизонтально стоящем контейнере не приоткрывают двери. Или же, контейнер нужно вторично кантовать, чтобы вложить документы. По этой технологии заранее распечатывают документы и прикладывают сертификат качества груза. После окончания погрузки в документацию (инвойс, описание вложения и т.п.) вписывают массу нетто по показаниям весов. Один из экземпляров документов прикрепляют к внутренней стороне створки двери и опрокидыватель их закрывает. Уже после опускания, двери пломбируют. Опрокидыватель обслуживает один человек и обеспечивает погрузку или выгрузку контейнера с автотранспорта без тяжеловесного крана.

Портовый (терминальный) вариант кантователя «A-WARD»



Фото 4.

Коммерчески важно, чтобы внутри контейнера был полный комплект отгрузочных документов с указанием реквизитов отправителя, получателя, номера контракта, качества и массы нетто груза и др. Что актуально, учитывая тенденцию перепродажи контейнеров с внешнеторговыми грузами конечным потребителям ещё в море.

При работе по технологии с кантовкой краном большой грузоподъемности —



Погрузка контейнера на полуприцеп мобильным кантователем «A-WARD Atm»



Развитие систем управления и организации контейнерных перевозок и их коммерческо-правового и информационного обеспечения.

Основной задачей для всех видов транспорта является разработка нормативно-правового обеспечения контейнерных перевозок, отвечающего международным нормам и практике. Безусловно по международным транспортным коридорам должно быть допущено движение контейнеров и транспортных средств, оформленных получившими широкое распространение проформами международных транспортных документов, включая сквозные коносаменты прямого смешанного международного сообщения и документы прямого международного сообщения (по видам транспорта). Необходимо скорейшее принятие и введение в действие Федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», проект которого все еще находится на рассмотрении. Указанный проект закона должен послужить основой для разработки подзаконных актов по коммерческо-правовому обеспечению контейнерных перевозок по международным коридорам. Международный опыт свидетельствует, что по международным коридорам устанавливается специальный таможенный режим, предполагающий

упрощенное оформление транзитных контейнеров и ускоренное прохождение таможенных формальностей на границе в начальных и конечных пунктах входа в коридор, что обеспечивает более тесное информационное взаимодействие видов транспорта с таможенной и международным взаимодействием информационных систем о движении контейнеров, порожных средств укрупнения и транспортных средств по коридорам. Для России необходима разработка соответствующего режима и нормативно-правовое закрепление положений взаимодействия таможенной и транспорта в узловых пунктах транспортных коридоров. Соответственно должны быть дополнены и переработаны нормативно-правовые документы по взаимодействию видов транспорта в транспортных узлах, условия передачи контейнеров с одного вида транспорта на другой, изменены и приведены к международным нормам правила пломбирования укрупненных грузовых мест (как транзита, так и внешнеторговых грузов) и прочее.

Развитие железнодорожно-морского, железнодорожно-автомобильного, авиационно-железнодорожного, авиационно-морского, авиационно-автомобильного и других видов прямых смешанных международных сообщений по сквозным перевозочным документам и сквозным тарифам будет иметь большое значение для выполнения требований по обустройству международных коридоров, что потребует разработки целого ряда нормативных документов на транспорте.

Необходимо выделить также вопросы коммерческо-правового обеспечения в части информационного обмена. Создание информационных сетей, связывающих узловые точки коридора-непрерывное требование его

обустройства. В европейской практике осуществляется передача информации о контейнерах и транспортных средствах в стандарте ЭДИФАКТ.

В системе межкомпьютерного обмена все шире используется техническая база мировой компьютерной сети «Интернет», получает все большее распространение сопровождение контейнеров электронными грузосопроводительными документами, коммерческий статус которых в России не определен. Как видно, развитие контейнерной системы перевозок на современном этапе требует взаимоувязанного решения целого комплекса технических, технологических, информационных и коммерческо-правовых задач. Глобальный экономический кризис требует переосмысления возникшей ситуации, выявления новых открывшихся возможностей, что должно найти отражение в «Концепции развития контейнеризации» на ближайшую перспективу.

Литература:

1. Э. А. Гагарский, С. А. Кириченко. Совершенствование организационно-технического и коммерческо-правового обеспечения логистических транспортно-технологических систем как вклад в экономический рост страны. Материалы 8-го Международного С-Петербургского экономического форума. С-П., 2004.
2. С.М. Резер. Новые формы взаимодействия железных дорог и портов на базе логистических центров. //РАН ВИНТИ. Транспорт. Наука, Техника, Управление. Научно-технический сборник. №8. -М.: 2007. - с. 37- 39.
3. Э. А. Гагарский, С. А. Кириченко, А. С. Кириченко. Развитие контейнерных перевозок лома. Бюлетень транспортной информации, М., N 2 2009 г., с 18 - 22

Одобрено создание китайско-казахстанского логистического СП

Агентство по защите конкуренции Казахстана (АЗК) одобрило создание совместного предприятия «Китайско-Казахстанская Синьцзянская компания международной логистики железнодорожных контейнерных перевозок» (ККСК). Исполнительный директор АО «Казтранссервис» Руستم Жуматаев заявил что совместное предприятие создается с целью увеличения перевозок и привлечения грузов из Китая. «Речь идет, в частности, о товарах народного потребления, бытовой технике. Перевозки будут осуществляться через погранпереход Достык, а в будущем будет задействован и Хоргос», — отметил он. Головной офис Китайско-Казахстанской Синьцзянской компании международной логистики железнодорожных контейнерных перевозок будет дислоцироваться в Китае. ККСК будет принадлежать «Казтранссервису» и Международной компании китайских железных дорог по мультимодальным перевозкам. Находясь в Китае, предприятие будет мониторить грузоотправителей и привлекать новых клиентов, что должно положительно повлиять на грузооборот. Первым руководителем предприятия станет квалифицированный эксперт из Китая. Место заместителя займёт человек с казахстанской стороны. Сейчас решается вопрос о распределении акций. Стороны планируют создать СП до конца 2010 года. www.rzd-partner.ru

ТРАНЗИТНЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



ЛОГИСТИКА СПЕЦИАЛЬНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Шорохова О.В.

Коммерческий директор ООО «СПЕЦКОНТЕЙНЕР»

Основными преимуществами контейнера являются его мобильность и возможность перевозок транспортных единиц достаточно малыми партиями. Это и делает контейнерные перевозки привлекательными для предприятий малого и среднего бизнеса. Кроме того, помимо ценовой составляющей для грузовладельца также важен сервис, скорость доставки груза, его сохранность и качество предоставляемых услуг.

Этим требованиям четко отвечает контейнерная технология перевозок грузов, именно поэтому сегмент контейнерных перевозок, по оценкам экспертов Минэкономразвития, признан сегодня одним из самых перспективных в транспортной отрасли России.

В качестве общемировых тенденций развития контейнерных перевозок признаются преимущественное развитие технологии контейнеризации, развитие мировой портовой инфраструктуры и портовых мощностей по обработке контейнеров, а также пополнение флота судами повышенной вместимости, что предопределяет развитие глобальных портовых центров. Также наблюдается увеличение строительства специализированных контейнеров и подвижного состава, а именно специализированных контейнерных судов. Главная особенность специализированных судов — это повышенная грузоподъемность и, следовательно, возросшие параметры к перевозкам, что в свою очередь предъявляет качественно новые требования к транспортной инфраструктуре.

Безусловно, морские перевозчики обладают важными преимуществами: у них более емкие транспортные

средства, более низкая стоимость поставки. И доля России в участии в этих грузопотоках невелика потому, что инфраструктура контейнерных перевозок недостаточно развита. Основная проблема при этом — это практически полное отсутствие логистических контейнерных терминалов на сети железных дорог. Особенно это важно для приема и обработки специализированных контейнеров. Оборудование достаточно дорогое, перевозка технически сложная, расстояния по сети российских железных дорог немалые, по пути с контейнером может случиться что угодно.

А отремонтировать его по пути негде, что ведет к рискам порчи груза. В таких логистических центрах, помимо хранения, перегрузки, переадресовки контейнеров, мог бы существовать и такой вид бизнеса, как небольшой ремонт подобного оборудования.

Еще один фактор, о котором постоянно говорится при организации международных контейнерных перевозок, — отсутствие согласованности между железными дорогами и таможенными органами. Процедуры предварительного декларирования необходимо срочно внедрять повсеместно, поскольку грузы начинают простаивать на границах из-за того, что его начинают досматривать, оформлять документы только по прибытию, а это увеличивает время обработки и доставки, что негативно влияет на логистику и стоимость доставки. С целью повышения конкурентоспособности российского транспорта и привлечения дополнительных объемов груза на российские транспортные коридоры необходимо внедрять те новые технологии, которые для пользователей транспортных услуг являются преимущественно выгодными в экономическом и техническом отношении, и снижают стоимость

перевозки в конечной цене товаров. Наша компания основной упор делает на развитие именно специальных контейнерных перевозок, которые на сегодняшний день являются инновационными на транспортном рынке.

Это контейнеры-цистерны, контейнеры типа «опен-топ», флекси-контейнеры, балк-контейнеры. Сегодня, по оценкам специалистов, развитие перевозок товаров химической отрасли — чрезвычайно перспективное направление логистики. Правда, в России объем перевозок например, химической продукции в контейнерах-цистернах пока невелик. Хотя, по докризисным прогнозам специалистов, в стране при успешном развитии химической отрасли на российском рынке уже в ближайшее время может эксплуатироваться более 10 тысяч танк-контейнеров. С учетом того, что в этом сегменте основное место занимают предприятия малого и среднего бизнеса, доставка этой номенклатуры в контейнерах существенно снижает транспортную составляющую в цене товара и минимизирует риски потерь груза и его качества.

Контейнеры типа «опен-топ» эффективны при доставке малых и средних грузов, требующих верхней загрузки и выгрузки. При доставке таких грузов в международных смешанных сообщениях, их эффективность очевидна, поскольку груз не будет простаивать в портах в ожидании, пока его перегрузят из вагонов в морские суда, а беспрепятственно доедет до конечного получателя в контейнере.

Однако отсутствие четких и ясных правил и условий перевозок контейнеров — большая проблема сегмента транспортных услуг в специализированных контейнерах, тормозящая его активное развитие в России.

Реальность современного рынка такова, что за последние несколько лет транспортными компаниями введено в эксплуатацию большое количество различных модификаций спецконтейнеров. А правил их перевозок железнодорожным транспортом нет. Компании вынуждены согласовывать для каждого типа таких контейнеров особые условия их перевозок, и технические условия погрузки и крепления. В свою очередь, большое количество таких отдельных документов делает затруднительным тарификацию данных перевозок, что приводит к перекосам в экономических расчетах транспортной компании и усложняет инвестиционные проекты. С моей точки зрения, контейнеризация грузоперевозок, которая сейчас наблюдается в России,

предполагает выработку стратегии интеграции взаимодействия предприятий различных видов транспорта и создание сети международных логистических центров. Эти логистические центры должны располагаться в крупных основных морских портах России, где осуществляются входящие-исходящие грузопотоки, и также в основных региональных центрах, где происходит зарождение грузопотоков — как внутренних, так и экспортно-импортных. Каждый из таких центров должен представлять комплекс специализированных контейнерных распределительных и технологических терминалов, которые будут объединять все виды транспорта с технологическими циклами предприятий, причем также регулирующими информационными

потоки и дополнительно представляющими различные дополнительные услуги, которые не являются строго профильными, но позволят бизнесу зарабатывать на этом.

Для активного развития такой мощной логистической системы видится целесообразным разработка и принятие национальной государственной программы развития контейнерных перевозок, которая должна быть направлена на формирование эффективной экономики за счет снижения издержек предприятий и организаций бизнеса и позволит осуществить переход российского транспорта на новые, эффективные технологии грузоперевозок в кратчайшие сроки.



СПЕЦКОНТЕЙНЕР

ООО «СПЕЦКОНТЕЙНЕР»
Россия, 129326, Москва, проспект Мира, д. 106
тел./факс (499)706-80-42, (495)682-27-35, 682-17-15
www.spezcont.ru

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- ✓ Комплексный транспортный сервис
- ✓ Выгодные тарифы
- ✓ Инновационные технологии перевозок
- ✓ Прямой договор с ЦФТО ОАО «РЖД»
- ✓ Договора с железными дорогами СНГ и Балтии
- ✓ Автомобильные перевозки
- ✓ Контрейлерные перевозки
- ✓ Интермодальные перевозки
- ✓ Трансконтинентальные перевозки
- ✓ Таможенно-брокерское обслуживание
- ✓ Перевозки опасных грузов

Специализированные контейнеры всех моделей по заявке Заказчика в необходимом количестве:
танк-контейнеры • рефконтейнеры • контейнеры open-top
контейнеры флэт-рэк • контейнеры флекси-танк • балк-контейнеры

НАША ЛОГИСТИКА — ВАШ УСПЕХ!

КОЛОНКА РЕДАКТОРА



Крутоног О. М.,
заместитель главного редактора

ТРАНСПОРТУ НЕОБХОДИМ ИННОВАЦИОННЫЙ ПРОРЫВ

За годы развития рыночной экономики в России значительно изменился такой сектор рынка транспортных услуг как международные перевозки. И в этой связи развитие контейнерных перевозок в России приобретает особое значение для дальнейшей интеграции транспорта России в мировую транспортную систему. Дальнейшее совершенствование логистики контейнерных перевозок путем внедрения новых современных перевозочных технологий и новых видов контейнеров является на данном этапе необходимым условием более активного выхода России на мировые рынки. Даже финансовая составляющая перевозки для грузовладельца в настоящее время уже не играет определяющей роли при выборе того или иного способа доставки. На первый план выходит качество обслуживания, безопасность перевозки и сохранность грузов. При этом, особо важное значение имеет координация работы взаимодействующих видов транспорта в стыковых пунктах и транспортных

узлах. Всем этим требованиям четко отвечает технология логистики перевозок грузов в контейнерах, которая позволяет выстроить непрерывную транспортно-логистическую цепочку от грузоотправителя до грузополучателя, наиболее полно удовлетворяя возросшие требования грузовладельцев к качеству предоставляемых услуг. Совершенствование структуры парка транспортных средств и создание новых видов и типов специализированного грузового подвижного состава и контейнеров позволит более эффективно автоматизировать погрузочно-разгрузочные и вспомогательные работы, даст существенную экономию удельных затрат на перевозки. Так, при использовании контейнеров, приведенные затраты на тонну перевозимого груза уменьшаются на 20—40%, а продолжительность простоя под грузовыми операциями сокращается в 2—3 раза. Механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ в этой связи является важнейшей задачей инновационного управления на транспорте на ближайшую перспективу, где видится необходимым внедрять следующие инновации:

- увеличивать объемы перевозок грузов в контейнерах и пакетах;
- совершенствовать технические средства и технологию складского хозяйства;
- создавать новые высокопроизводительные машины, оборудование и системы машин и механизмов для погрузочно-разгрузочных работ;
- полностью автоматизировать

процессы управления комплексами подъемно-транспортных машин. В перспективе должен быть осуществлен переход от автоматизации отдельных операций к полной автоматизации процесса управления эксплуатационной деятельностью транспорта. В номере журнала «Инновации транспорта», который Вы держите в руках, первостепенное внимание уделено вопросам инновационного развития контейнерных перевозок. Особый акцент сделан на развитии специальных контейнерных перевозок, а также контейлерных перевозок. Комбинированные перевозки грузов широко распространены во всем мире, и таким проектам оказывается поддержка, как на национальном, так и на международном уровнях. Развитие этого вида транспортных услуг позволит привлечь дополнительные грузопотоки и повысить конкурентоспособность как железнодорожного транспорта, так и всей транспортной отрасли нашей страны. В конечном итоге, существующие транспортные коридоры России должны дать экономике больше, чем просто пропускные и провозные возможности и увеличение объемов перевозок. Необходимо обеспечить максимальное ускорение товарооборота и снижение удельных транспортных издержек. Новый уровень качества транспортных услуг даст новый импульс к экономическому росту как субъектов Российской Федерации, так и всей страны в целом.



«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ РФ:

Работа парков полувагонов в условиях создания
Второй грузовой компании»

25-26

ноября, Москва

MARRIOTT ROYAL AURORA

Среди докладчиков и участников:

- Министерство транспорта РФ,
- Федеральная служба по тарифам,
- Министерство экономического развития РФ,
- Федеральная антимонопольная служба,
- РЖД, Первая грузовая компания,
- Вторая грузовая компания,
- Независимая Транспортная Компания,
- Новая перевозочная компания,
- Магнитогорский металлургический комбинат,
- Трубная Металлургическая Компания,
- УГМК – Холдинг,
- Объединенная металлургическая компания,
- Мечел-Транс,
- ММК-Транс,
- СУЭК,
- РУСАЛ,
- Северсталь-ресурс,
- Петропавловск -Черная Металлургия.

НЕМНОГО ИСТОРИИ



Зарождение контейнерных перевозок

В конце 50-х годов Малькольм Макклейн, предприниматель с восточной Каролины погрузил на судно 58 единиц новой, никем не использованной металлической тары, и отправил их с Newark, N.J. в Houston. Малькольм Макклейн не первый, кто предположил, что использование контейнеров сделает перевозку грузов эффективнее. Но он первый, кто разработал дизайн большой железной коробки, предназначенной для упаковки грузов и перемещаемой с помощью крана. Мир оценил преимущества контейнерных перевозок, и контейнеризация грузов начала постепенно охватывать весь земной шар.

Так в 1959, согласно исследованиям Matson, порт был способен погрузить/разгрузить 0,627 тонн/час. К 1976, после того как начали широко применяться контейнерные перевозки, эта величина достигла уровня 4,234 тонн/час. Время стоянки судна в порту сократилось с трех недель до 18 часов. В 1950 году торговое судно средних размеров могло перевезти 10 000 тонн груза со скоростью 16 узлов/час. После внедрения контейнерных перевозок то же судно могло перевозить 40 000 тонн со скоростью 23 узла/час. Сегодня судно грузоподъемностью 6 600 TEU способно перевезти 77 000 тонн груза со скоростью 24,8 узлов/час. Новые технологии в перевозках повлекли за собой большие изменения в портовой индустрии. Так, порт Сан-Франциско был наибольшим портом во времена золотой лихорадки и развития западных регионов страны. С 1880 по 1960 годы через него переправлялось наибольшее

количество грузов. Но в порту не было предусмотрено места для складирования контейнеров, протяженной системы железнодорожных путей, как не было и желания следовать неизбежным изменениям. В результате почти вся деятельность по грузоперевозкам переместилась в Окленд, оставив Сан-Франциско небольшой объем операций по перевозке грузов насыпью и круизные перевозки. Как и прочие инновации, контейнерные перевозки имели своих противников. Многие предприниматели верили в то, что перевозка насыпью еще не потеряла своей актуальности, а рабочие в доках отказывались принимать нововведение, боясь потерять работу. В 1961 году Pacific Maritime Association вела переговоры от лица судоходных компаний на предмет трудового соглашения с International Longshore and Warehouse Union и достигла соглашения о «механизации и модернизации» погрузо-разгрузочных работ в обмен на увеличения отчислений в рабочий пенсионный фонд и прочие материальные выгоды. Значительной вехой в развитии контейнерных перевозок стала война во Вьетнаме, когда перед военными возникла проблема поставок. В то время продовольственные и амуниционные поставки производились через плохо оборудованный порт на реке Saigon и через ж/д станцию, способную только на частичное функционирование. Тогда Пентагон обратился к судоходной индустрии, а McLean получил контракт на сумму 70 млн. долл. США на контейнерные перевозки грузов. Сегодня перевозка грузов в контейнерах является главным элементом в мировой системе грузоперевозок. Бум в международной торговле стран Азии, Европы и США стал очередным толчком их развития. В период с 1960-1963 года осуществляется непрерывное улучшение контейнерных перевозок. Портальные краны вооружаются автоматическими захватами контейнеров — спредерами. В СССР для перевозки контейнеров

были переоборудованы суда лесовозы («В.Кучер», «Глеб Седин», «Кавалерово» и др.). А также были разработаны и внедрены правила перевозки на универсальных железнодорожных платформах и в полувагонах, большегрузных контейнеров. А дальше были спроектированы специальные суда для перевозки контейнеров — ячеистых контейнеровозов и вооружены крановым оборудованием. В то же время происходило накопление опыта строительства и эксплуатации военных десантных судов с принципиально новым методом загрузки и выгрузки грузов путем опускания на берег носа или кормы судна. В гражданском судостроительстве было развернуто строительство трейлерных судов и паромов, предназначенных для быстрой погрузки автомашин, а с помощью тягачей и локомотивов — вагонов, трейлеров и ролл-трейлеров. Ускорение загрузки и выгрузки грузов значительно ускорило доставку грузов конечному потребителю. Трейлерные суда получили название «Ро-Ро», в соответствии с технологией — «вкатывай — выкатывай», в отличие от контейнерной технологии «Ло-Ло» («поднимай — опускай»). Применение судов контейнеровозов и ролкеров показало, что для непрерывного процесса контейнерных перевозок на каждую единицу вместимости судового контейнеровоза — ячейку, или на каждую единицу площади палубы ролкера, должно быть в наличии 3-4 единицы контейнеров или трейлеров из парка судовладельца или грузоотправителя. Также появилась необходимость в обратном парке контейнеров, шасси и тягачей, что потребовало выделения в морских портах специальных причалов с территорией в более чем 100 га для размещения штабелей в несколько уровней из контейнеров, также контейнеро-укладчиков, специальных шасси с тягачом и ролл-трейлеров и оперативных площадей. А теперь мы даже не представляем отрасль морского и смешанного транспорта без контейнерных перевозок.

San Francisco Chronicle

ПЛАН КОНФЕРЕНЦИЙ НП «ГИЛЬДИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ» НА 2011 ГОД

Мероприятие	Тема	Дата	Место
Международная научно-практическая конференция	Логистика перевозок и экспедирования нефтяных грузов (совместно с ОАО «Первая грузовая компания»)	7 апреля	Москва
4-я Международная Научно-практическая конференция	Государственный подход к обеспечению безопасности перевозок и страхование рисков на железных дорогах с применением логистических технологий	8-9 июня	Москва
Международная научно-практическая конференция	Современное развитие логистической, терминально-складской деятельности и контейнеризации на железнодорожном транспорте (совместно с ОАО «ТрансКонтейнер» и Центральной дирекцией по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД»)	15 сентября	Москва
Международная научно-практическая конференция	Взаимодействие ОАО «РЖД» с морскими портами и владельцами путей необщего пользования	1 декабря	Москва

В 2010 году ГЛОНАСС будет работать на всей планете



Уже к концу 2010 году будет обеспечено покрытие всего земного шара глобальной навигационной системой ГЛОНАСС. На орбите будет 24 космических аппарата и необходимый орбитальный резерв из трех-четырёх аппаратов. Развитию российских космических систем связи, в частности, низкоорбитальной системы связи второго поколения «Гонец», в России уделяется большое внимание.

Чтобы система работала как в интересах военных, так и гражданских пользователей на территории России, необходимо 18 космических аппаратов. Для работы системы в полном объеме нужно 24 спутника.

Концепция «солнечного метро» Дэйва Оусена

Это концепт легкого монорельсового транспорта на автономном электропитании от дизайнера Дэйва Оусена. По всему пути следования установлены небольшие солнечные панели, к тому же сами кабины тоже могут накапливать электроэнергию. Внутри одной «транспортной соты» достаточно места для двух взрослых или четырех детей. Подобная организация пространства позволит избежать пробок, а самое главное — автокатастроф, которые уносят жизни горожан как эпидемии. Кроме пассажирского варианта предполагается использование грузовых сот, которые смогут вместить в себя целый транспортный контейнер.



По данным на конец июля, на орбите работал 21 космический аппарат.

В конце 2012 года ожидается массовое появление на коммерческом рынке устройств, работающих с российской навигационной спутниковой системой ГЛОНАСС, сообщил вице-премьер правительства России Сергей Иванов.

«Государственный потребитель на сегодняшний день может пользоваться ГЛОНАССом, а где-то на границе 2012–2013 годов ГЛОНАСС будет активно внедряться в коммерческий сектор, то есть в частные автомобили, мобильные телефоны, так называемые «наладонники».

Я думаю, прибыль начнет генерироваться уже в 2013 году», — сказал Иванов.

По его словам, на сегодняшний день в России десятки тысяч транспортных средств оборудованы аппаратурой ГЛОНАСС. Это может говорить о том, что система реально работает. «Другой вопрос, что она еще не дошла до коммерческого сектора и вопрос упирается в некую отсталость нашей микроэлектроники», — сказал Иванов.

Он отметил, что правительство и частный сектор предпринимают меры по исправлению ситуации.

Также, по его словам, существует отставание в области картографии, но и в этом направлении приняты необходимые решения.

www.glonassgsm.ru



Компания ООО АВРОРА Логистикс

Перевозки скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах.

Санкт-Петербург, Москва, Екатеринбург, Омск, Новосибирск, Томск, Кемерово, Барнаул, Новокузнецк, Красноярск, Абакан, Иркутск, Улан-Удэ, Чита, Нерюнгри, Благовещенск, Хабаровск, Владивосток, Находка, Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский.

Собственный парк рефрижераторных контейнеров 20, 40 футов.

Технология ускоренного поезда С-Петербург – Владивосток. Владивосток – Москва
Спутниковая система мониторинга температурного режима.

Компания осуществляет перевозки по следующим маршрутам:

- из Санкт-Петербурга до Новосибирска, Кемерово, Томска, Омска, Барнаула, Новокузнецка, Красноярска, Абакана, Иркутска, Братска, Улан-Удэ, Читы, Нерюнгри, Благовещенска, Хабаровска, Владивостока, Находки, Петропавловск-Камчатского, Южно-Сахалинска;
- из Новосибирска до Иркутска, Улан-Удэ, Читы, Благовещенска, Хабаровска, Владивостока, Находки, Петропавловск - Камчатского, Южно-Сахалинска;
- из Петропавловск-Камчатского, Южно-Сахалинска, Владивостока до Читы, Улан-Удэ, Иркутска, Красноярска, Новосибирска, Кемерово, Барнаула, Томска, Омска, Екатеринбурга, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода и Москвы;
- из Рипи и Клайпеды осуществляем перевозки в регион Средней Азии – Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Киргизию.

Гарантируем сроки доставки грузов и поддержание заданного температурного режима в процессе перевозки!

196084 Санкт-Петербург Россия
Ул Малая Митрофаньевская дом 4 литер Л офис 302
+78123193444 факс +78123193454
www.avroraref.ru
info@avroraref.ru

