

Актуальные вопросы организации регулярного контрейлерного сообщения на территории Российской Федерации.

Контрейлерные перевозки (далее – Проект), как вид транспортной деятельности, сочетающий в себе гибкость и мобильность автомобильного транспорта с надежностью и пунктуальностью железнодорожного, в последнее время привлекает к себе пристальное внимание бизнес-сообщества. При этом реализацию Проекта осложняет наличие ряда сдерживающих факторов, среди которых основными являются значительная инвестиционная нагрузка, связанная, прежде всего, с необходимостью формирования соответствующей железнодорожной и терминальной инфраструктуры, а также адекватность нормативно-правовой базы и политики ценообразования.

Крайне важным для оценки перспектив Проекта является его специфическая особенность: тот, кто вкладывает деньги не является основным бенефициаром (вряд ли частный инвестор будет рассматривать создание мобилизационного ресурса, повышение надежности транспортной системы, снижение объема вредных выбросов в атмосферу или нагрузки на улично-дорожную сеть в качестве показателей эффективности собственных инвестиций).

Существует ли компромиссное решение, способное в той или иной мере удовлетворить всех участников Проекта? Каково актуальное состояние Проекта и что еще необходимо сделать для масштабного внедрения контрейлерных технологий в практику грузового сообщения?

Попробуем внести ясность...

Чтобы определить актуальное состояние и перспективы Проекта, целесообразно отразить хронологию важных для его развития событий.

Стартом Проекта можно считать НТС ОАО «РЖД» «О развитии контрейлерных перевозок», который состоялся 11.10.2010 г. и последующее совместное заседание Комитета Госдумы по транспорту и Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре (15.03.2011 г.), определившие, что «с учетом наличия географических, инфраструктурных и технологических предпосылок российское транспортное сообщество вступило в начальную стадию организации контрейлерных перевозок».

В качестве основных направлений работы были выделены:

– нормативно-правовое и тарифное регулирование;

- создание современной инфраструктуры и подвижного состава;
- организация инвестиционных процессов.

В соответствии с Меморандумом о намерениях по сотрудничеству в области контейнерных перевозок между ОАО «РЖД» и VR-group (Финляндия) принимается решение об опытных контейнерных перевозках по маршруту Буловская (погранпереход) – Кунцево-2 с использованием вагонов Sdggngss-w (VR-group). Проведенные в период апрель – июль 2011 г. поездки показали:

- фактические габариты приближения строений на маршруте обеспечивают беспрепятственное прохождение контейнерного поезда с платформами модели Sdggngss-w;
- воздействующая на кузов полуприцепа воздушная волна от встречных поездов (скрещение) не влияет на увеличение динамических отклонений;
- способ размещения и крепления полуприцепов на платформе обеспечивает безопасность движения поездов;
- прокладка «нитки» контейнерного поезда по приведенному расписанию не оказывает существенного влияния на график движения поездов по маршруту следования (коэффициент съема – 1,2 – 2) и др.



Рис.1. Опытные поездки по маршруту Буловская – Кунцево 2.

Результаты испытаний позволили определить план необходимых для организации регулярного контейнерного сообщения организационно-технических мероприятий, связанных с разработкой, сертификацией и производством специализированного подвижного состава, формированием терминальной сети, корректировкой нормативно-правовой базы, определения оптимальной схемы управления проектом, организацией операторской деятельности и др.

Следующим шагом стало определение ключевых параметров системы «подвижной состав – терминал» и разработка на этой основе (ноябрь 2011 г.) технических требований на проектирование вагона-платформы для

контрейлерных перевозок, типовых решений технологического процесса эксплуатации контрейлерного терминала, типового технологического процесса работы станции, обслуживающей контрейлерный терминал, технологии работы пилотных контрейлерных линий (Электрогорск – Дровнино, Хельсинки – Москва, Санкт-Петербург – Краснодар), концепции регламента организации контрейлерных перевозок.

Ключевой фактор успеха контрейлерных перевозок – конкурентоспособность по отношению к автомобильному транспорту, где уровень внутренней конкуренции крайне высок. В этой связи важным моментом стала разработка тарифных условий на перевозку грузов контрейлерными поездами по маршруту ст. Бусловская – ст. Кунцево 2, согласно которым ФСТ России приказом №29-т/1 от 20.03.2012 г. «Об установлении исключительных тарифов ...» установлен размер провозной платы на уровне 22,608 тыс. руб. за груженный автопоезд, полуприцеп или съемный кузов и 15,826 тыс. руб. за порожний (или соответственно 17,2 руб. и 12,0 руб. за вагоно/км).

Весь комплекс взаимосвязанных вопросов организации данного вида транспортной деятельности (грузовая база, генеральная схема развития, перевозочные и терминальные технологии, тарифная политика, управление проектом и др.) нашел отражение в базовом документе – Концепции организации контрейлерных перевозок на «пространстве 1520», одобренной Объединенным ученым советом ОАО «РЖД» (протокол №25 от 22.03.2012 г.) и Минтранс России (письмо от 21.03.2012 г. исх. АН-25/2856).

В Концепции сформулирован ряд принципиальных положений:

- контрейлерные перевозки – перевозки по определенным маршрутам автопоездов, автомобилей, автоприцепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов (АТС) в груженом или порожнем состоянии в составе контрейлерных поездов;
- контрейлерный поезд – поезд установленной длины, состоящий из специализированных платформ и следующий без переработки на сортировочных станциях. Контрейлерный поезд может быть:
 - *сопровождаемый* – груз в АТС или само АТС сопровождается представителями владельца груза или АТС;
 - *несопровождаемый* – груз в АТС или само АТС не сопровождается представителями владельца груза АТС.

- различают *линейные маршруты* – сопровождаемые перевозки по пассажирскому принципу и *локальные маршруты* – технологию определяет организатор перевозки;
- тарифы на контейнерные перевозки должны разрабатываться индивидуально для каждого маршрута на основании фактической технологии и устанавливаться *за 1 км перевозки АТС* с дифференциацией по градациям расстояния перевозки.

Важным событием стали слушания в Общественной палате РФ «Организация контейнерных перевозок на пространстве железнодорожной колеи 1520 мм» (16.04.2012 г.), по результатам которых получены рекомендации считать контейнерные перевозки одним из приоритетов транспортной политики, рассматривать инфраструктуру контейнерных перевозок (подвижной состав и терминалы) в качестве сетевого мобилизационного ресурса в системе национальной безопасности. Также было отмечено, что оптимальная модель управления проектом предполагает реализацию принципов государственно-частного партнерства.

Рекомендации Общественной палаты РФ получили поддержку участников Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство» (г. Сочи, 1.06.2012 г.). Во исполнение решений форума последовало распоряжение ст. вице-президента ОАО «РЖД» В.А.Гапановича «Об экспериментальной проверке перспективных контейнерных маршрутов на сети железных дорог» №2169р от 30.10.2012 г. В качестве таких маршрутов были определены: Бусловская – Москва (ТЛЦ «Белый Раст»), Славкув (Польша) – Киев – Москва, Москва – Елгава (Латвия) – Калининград.

В 2013 г. введены в действие Регламент по погрузке и креплению автопоездов, автомобилей, полуприцепов и прицепов, тягачей на специализированных платформах модели 13-9961 и Порядок перевозок интермодальных транспортных единиц между ОАО «РЖД» и VR Group, в конце года получен сертификат соответствия на вагон-платформу для контейнерных перевозок 13-9961.

Принятые и подтвержденные результатами опытных поездок системные решения позволили начать разработку Обоснования инвестиций в организацию регулярного контейнерного сообщения, в рамках которого определены основные эффекты от реализации Проекта

- политический – повышение надежности и устойчивости транспортной системы, укрепление системы национальной и

коллективной безопасности за счет формирования мобилизационного ресурса, ускорение интеграционных процессов;

- экономический – снижение транспортных издержек, повышение скорости доставки грузов, развитие рынка логистических услуг;
- экологический – снижение вредных выбросов в атмосферу, потребления тепловой энергии, уровня шума и др.;
- социальный – снижение аварийности на автодорогах и нагрузки на улично-дорожную сеть, улучшение условий труда водителей и др.

и выгодоприобретатели – государство, население, бизнес.

Расчеты эффективности инвестиций показали неудовлетворительный финансовый результат для организатора проекта в случае локализации контрейлерной технологии в сети специализированных терминалов при высоких показателях бюджетной, экологической и социальной эффективности. Обоснован вывод о необходимости распределения инвестиционной нагрузки между бенефициарами, при этом Государство должно принять участие в формировании технологической инфраструктуры терминалов, представляющих собой мобилизационный ресурс.

Результаты расчетов, а также проект подпрограммы «Контрейлерные перевозки» в составе ФЦП «Развитие транспортной системы России» направлены в Минтранс России письмом от 18.07.2013 г. №исх-11851.

В марте 2014 г. в качестве модели двухстороннего механизма реализации Проекта (для конкретных международных маршрутов) подготовлен проект Межправительственного соглашения об организационных и эксплуатационных аспектах контрейлерных перевозок в международном сообщении. В рамках практической реализации данного механизма состоялось совещание группы экспертов по координации развития контрейлерных перевозок между Российской Федерацией и Словацкой Республикой (27.03.2014 г.).

В конце 2014 г. сертифицирован вагон-платформа для несопровождаемых контрейлерных перевозок модели 13-9938 (ООО «РусТрейл»).

С учетом результатов расчетов и выводов Обоснования инвестиций ФКУ «Ространсmodernизация» заключен Государственный контракт с МИИТ на разработку модели и механизмов при организации регулярного контрейлерного сообщения на территории Российской Федерации (сентябрь 2014 г. – декабрь 2015 г.), в рамках которого:

- в качестве сетевого решения разработана технологическая схема интермодального (контейнерного, контрейлерного) терминала, отличающаяся размещением фронта погрузки / выгрузки контрейлерного терминала в подконсольной зоне козлового крана, обслуживающего контейнерный терминал (см. рис. 2). Таким образом, обеспечивается возможность проведения ПРР с автотранспортными средствами при помощи грузоподъемного оборудования, не предполагающего значительные капитальные затраты (краны RMG).

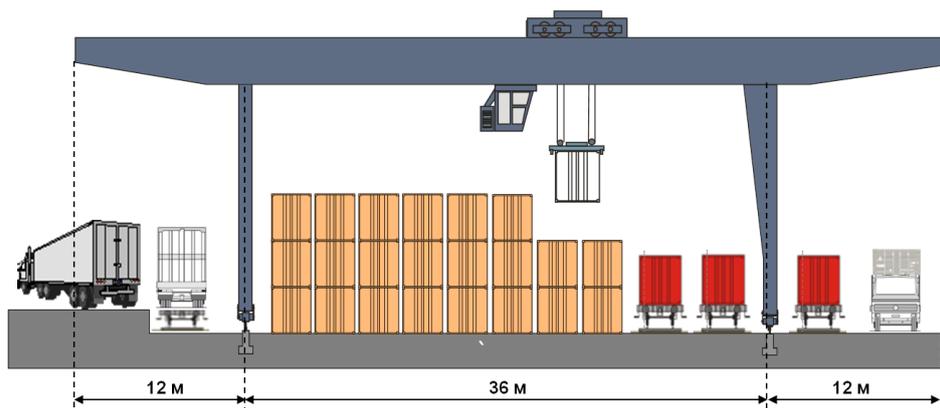


Рис. 2. Технологическая схема интермодального терминала.

Реализация данного решения позволяет не только оптимизировать издержки и логистические процессы в ТЛЦ, но и обеспечить гармонизацию с более привычными для большинства терминальных операторов стран Евросоюза технологиями «Lift-on – Lift-off», и, тем самым, повысить конкурентоспособность регулярных контрейлерных перевозок в пределах «пространства 1520».

Данное технологическое решение реализуется в ТЛЦ «Белый Раст».

- выполнено компьютерное моделирование процесса доставки грузов с использованием контрейлерных технологий, позволяющее провести сравнительный анализ эффективности контрейлерных перевозок по отношению к альтернативным вариантам (автотранспорт, железнодорожные перевозки в контейнерах и «крытых» вагонах) на маршруте Клайпеда – Москва;
- рассмотрены возможные модели организации регулярного контрейлерного сообщения, в том числе с применением механизмов государственно-частного партнерства (в соответствии с положениями федерального закона от 13.07.2015г. №224-ФЗ «О государственно-

частном партнерстве ...»), обоснован выбор оптимальной модели на основе контракта жизненного цикла (см. рис. 3).

Очевидно, что условием реализации данной схемы является статус контрейлерного терминала как инфраструктуры общего пользования.

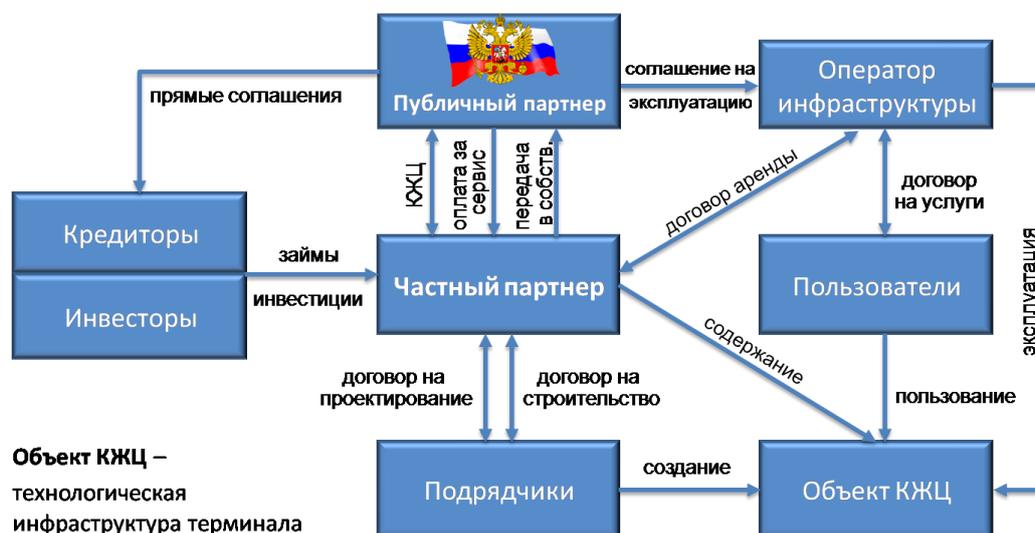


Рис. 3. Организационно-правовая схема контракта жизненного цикла.

- разработана методология оценки социально-экономической эффективности регулярного контрейлерного сообщения на территории Российской Федерации;
- разработаны основные положения концепции комплексной безопасности процесса контрейлерных перевозок;
- разработаны основные положения регламентации организационного взаимодействия операторских компаний, структур ОАО «РЖД» и органов исполнительной власти в целях эффективного использования мобилизационного ресурса системы контрейлерных перевозок в случае возникновения чрезвычайных ситуаций гражданского и военного характера;
- разработаны технические требования к системам и средствам информационно-аналитического обеспечения контрейлерных перевозок.

Таким образом, следует констатировать, что за прошедшие 5 лет выполнен большой объем работ: разработаны системные решения, разработан и сертифицирован специализированный подвижной состав, в целом сформирована нормативная база, проведены эксплуатационные испытания и необходимые экономические исследования, подготовлены организационные решения.

В тоже время, для завершения подготовительных процессов и организации регулярного контейнерного сообщения на территории Российской Федерации в ближайшее время необходимо выполнение комплекса мероприятий, в том числе:

ОАО «РЖД»:

- образование в ОАО «РЖД» структурного подразделения – функционального заказчика, ответственного, в том числе, за формирование сети ТЛЦ (соответственно – системы контейнерных терминалов);
- разработка методологии ценообразования провозной платы грузеных и порожних интермодальных транспортных единиц в составе контейнерного поезда. При этом целесообразно принять за основу ранее апробированную для маршрута Бусловская – Кунцево 2 методику расчета исключительного тарифа, либо рассмотреть вопрос о выводе тарифов на контейнерные перевозки из регулируемого сегмента;
- унификация средств крепления и технологий погрузки / выгрузки вагонов-платформ 13-9961 и 13-9938 (см. рис. 4 и 5; с учетом высокой стоимости подкатной тележки «dolly» и трудоемкости процесса крепления, в целях обеспечения надежности крепления представляется более предпочтительным и технологичным вариант, реализованный для вагона 13-9938), что позволит оптимизировать технологические процессы терминального оператора.

На этой основе, а также с учетом требований Минобороны России, возможно, потребуется доработка вагона 13-9961;



Рис. 4.
Средство крепления для вагона 13-9938



Рис. 5.
Подкатная тележка типа «dolly» как средство крепления для вагона 13-9961

- ввод в 2016 г. в эксплуатацию интермодального терминала в составе объектов первой очереди ТЛЦ «Белый Раст»;
- разработка технических решений, технологии и нормативной базы подачи / уборки интермодального поезда на терминал магистральным локомотивом (электровозом), что позволит снизить капитальные затраты и эксплуатационные расходы, время обработки поезда на терминале и, соответственно, оборота вагонов, оптимизировать использование локомотивного парка;
- установление допустимой скорости контрейлерных вагонов-платформ на уровне не ниже 110 км/ч (при сохранении существующего ограничения скорости на уровне 90 км/ч контрейлерная перевозка фактически лишается возможности установления нитки графика для ускоренного грузового движения по сети ОАО «РЖД»).

Минтранс России:

- разработка методики комплексной оценки социально-экономической эффективности реализации крупных проектов развития транспортной инфраструктуры, что позволит обеспечить эффективное правоприменение положений федерального закона от 13.07.2015 г. №224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве ...»);
- адаптация правовой базы – принятие федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», внесение соответствующих изменений и дополнений в положения федеральных законов от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта»;
- закрепление за контрейлерным терминалом статуса стратегически важного объекта и инфраструктуры общего пользования;
- введение «контрейлерного» габарита погрузки, что позволит вывести контрейлерные перевозки из-под действующих нормативных определений статуса «сверхнегабарит» и связанных с ним ограничений по скорости движения, обязательному сопровождению контрейлерного поезда вагоном с контрольной рамой, сотрудниками местных дистанций пути и т.п.;
- утверждение Правил перевозки средств транспортных автомобильных контрейлерными поездами;

- определение порядка пропуска через государственную и таможенную границы РФ контейнерных поездов, в том числе с учетом положений вступившего в силу в 2015 г. Межправительственного соглашения «О сухих портах».

Отдельно следует рассмотреть возможность создания Автономной некоммерческой организации «Дирекция контейнерных перевозок» с целью координации взаимодействия участников Проекта (органы законодательной и исполнительной власти, ОАО «РЖД», производители железнодорожного подвижного состава, автоперевозчики, провайдеры логистических услуг, научное сообщество и др.) по адаптации нормативно-правовой базы (включая законодательные инициативы, корректировки ФЦП и т.п.), организации инвестиционных процессов, операторской деятельности и др. Источником финансирования ее деятельности могли бы стать средства ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)».

Контейнерные перевозки – уникальный вид транспортной деятельности, при котором автомобильный и железнодорожный транспорт выступают не в качестве конкурентов, а во взаимовыгодном партнерстве.

В условиях введения платы за проезд для грузовиков массой более 12 тонн, сезонных ограничений на движение по автодорогам, сверхнормативной загрузки отдельных участков улично-дорожной сети и т.п. организация регулярного контейнерного сообщения на территории Российской Федерации позволит за счет снижения транспортных издержек и повышения скорости доставки грузов добиться роста конкурентоспособности национальных производителей, повышения показателей хозяйственно-финансовой деятельности автомобильных и железнодорожных перевозчиков, интенсивного развития рынка логистических услуг.