

СТРАТЕГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ МОСКОВСКОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ И ЕЕ ИНТЕГРАЦИИ С ФЕДЕРАЛЬНОЙ И МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ ГРУЗО-И ТОВАРОДВИЖЕНИЯ

*Т.А. Прокофьева, д.э.н. Главный научный сотрудник ОАО «ИТКОР», Президент ассоциации «Логинвест», Вице-президент Евроазиатского транспортного союза
С.Ю. Платонов, Зам. начальника отдела Управления координации деятельности комплекса развития научно-производственного потенциала города Москвы, межрегиональных и общественных отношений*

В Транспортной стратегии России на период до 2020 года развитие транспортной системы рассматривается в качестве важнейшего фактора социально-экономического роста Российского государства, обеспечивающего совершенствование межрегиональных транспортно-экономических связей, рационализацию размещения производительных сил, повышение эффективности использования природных ресурсов и социально-экономического потенциала регионов страны, развитие предпринимательства и расширение международного сотрудничества, дальнейший экономический рост и освоение территорий, тяготеющих к российской части международных транспортных коридоров, повышение конкурентоспособности российских предприятий транспорта, вхождение транспортного комплекса России в мировую транспортную систему на основе осуществления политики международной интеграции.

В наиболее концентрированном виде интеграционные процессы, связанные с координацией и взаимодействием видов транспорта, проявляются в транспортных узлах и выражаются в различных формах производственно-технологических и организационно-экономических связей, складывающихся между предприятиями транспорта и их подразделениями.

Особую актуальность проблемы координации и взаимодействия работы различных видов транспорта приобретают в Московском транспортном узле, учитывая место и роль столичного мегаполиса в системе внешнеэкономических связей России.

Несогласованность в работе взаимодействующих видов транспорта в Московском транспортном узле приводит к задержке поступления и отправления грузов, замедлению и удорожанию перевозочного процесса, нерациональному использованию технических средств транспорта, нарушает непрерывность транспортного процесса и влечет за собой значительные народно-хозяйственные прямые и косвенные потери, связанные с недополученной прибылью, омертвлением товароматериальных запасов, увеличением транспортных издержек, снижением конкурентоспособности предприятий и организаций транспорта.

Вместе с тем следует отметить, что в условиях рыночной конкурентной среды, дерегулирования и децентрализации экономики решение проблемы координации работы различных видов транспорта требует поиска принципиально новых подходов.

Рыночные преобразования, происходящие в нашей стране, привели к интенсивным исследованиям относительно нового научно-прикладного направления, в качестве которого рассматриваются логистика и логистический менеджмент.

Глобализация мировой экономики ознаменовалась активизацией процесса формирования региональных, межрегиональных и транснациональных макрологистических систем, призванных обеспечить оптимизацию товароматериальных, информационных и финансовых потоков.

Для Московского региона, являющегося крупнейшим центром грузообразования и грузопоглощения и одним из самых емких и перспективных рынков товаров и услуг, развитие макрологистических торговых, транспортных, информационных и интегрированных транспортно-распределительных систем имеет первостепенное значение.

Правительство Москвы уделяет исключительно большое внимание вопросам развития транспортного комплекса столичного региона, расширению внешнеэкономических связей, объединению усилий отдельных регионов России по созданию интегрированных систем грузо- и товародвижения с учетом формирующихся международных транспортных коридоров.

Следует отметить, что практически все проходящие по территории России транспортные коридоры имеют начально-конечным или важным промежуточным пунктом Московский транспортный узел, через который реализуется свыше 60% внешнеторгового оборота России. В этих условиях исключительно важное значение приобретают вопросы повышения эффективности работы Московского транспортного узла, развития смешанных внешнеторговых перевозок грузов, обеспечения интеграции транспортного комплекса столицы с общероссийской и международной логистическими системами грузо- и товародвижения.

Московский транспортный узел является одним из крупнейших в мире. Топологически он пронизывает практически всю территорию столичного региона и простирается на площади свыше 40 тыс. кв. км в пределах Большой Московской окружной (БМО) железной дороги. В состав Московского транспортного узла входят: 11 железнодорожных магистралей, 2 окружных железнодорожных кольца длиной свыше 550 км, внутригородские железнодорожные линии, 202 железнодорожные станции, из которых 12 сортировочных и 157 грузовых станций, разветвленная сеть подъездных

железнодорожных путей; 13 крупнейших автомагистралей и 3 кольцевых автомагистралей; 5 речных портов, разветвленная сеть водных путей, имеющих связь с Балтийским, Каспийским, Азовским и Черным морями; 4 аэропорта, 3 из которых имеют международное значение, сеть внутренних и международных авиалиний.

Современный крупный транспортный узел включает в свой состав в качестве основных функциональных элементов: грузовые дворы и грузовые районы, предназначенные для выполнения операций по переработке грузов (погрузке, выгрузке, перевалке, временном хранении, сортировке и т.д.), оснащенные соответствующими техническими средствами и сооружениями; складские комплексы; контейнерные площадки; грузовые терминалы и мультимодальные терминальные комплексы; мастерские по ремонту подвижного состава и контейнеров; подъездные пути; маневровый подвижной состав; магистральные пути сообщения; административные здания и вспомогательные сооружения; сервисные службы.

Особое место среди транспортных узлов занимают распределительные грузовые центры, представляющие собой перегрузочные пункты в системе материально-технического снабжения и располагающие значительными складскими площадями для промежуточного складирования и переработки (сортировки, маркировки, комплектования и т.д.) грузов с последующим распределением потребителям. В принципе любой транспортный узел по своей функциональной сущности играет роль транспортно-распределительного центра.

Как сложный функциональный элемент транспортной системы, транспортный узел можно рассматривать одновременно с разных позиций: с точки зрения топологии – в качестве места стыковки разных видов транспорта; с точки зрения технологии – местом совместной работы разных видов транспорта, функционирующих на основе единого транспортно-технологического процесса; с точки зрения технического обеспечения взаимодействия видов транспорта – в виде комплекса инженерно-технических сооружений, транспортных средств и механизмов в пункте стыковки разных видов транспорта.

С позиций рыночной экономики Московский транспортный узел (МТУ) рассматривается нами в качестве основы региональной интегрированной логистической системы с широким спектром логистических функций во всей транспортно-распределительной цепи от грузоотправителя до грузополучателя.

Железнодорожный узел Москвы не является полностью объединенным узлом. В его состав входят 11 железных дорог, из которых 10 направлений (Курское, Горьковское, Казанское, Рязанское, Ярославское, Рижское, Савеловское, Смоленское,

Киевское и Каширское) находятся в ведении Московской дороги, а одно – Ленинградское подчинено Октябрьской дороге.

Пропускная способность большинства грузовых железнодорожных станций Московского узла используется в среднем на 40%, что связано со значительным сокращением удельного веса железнодорожного транспорта в перевозках грузов в международном и междугородном сообщении. Так, доля железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок тарно-штучных грузов и грузов в контейнерах Московского транспортного узла снизилась до 18% при увеличении удельного веса автомобильных перевозок до 73 %.

Геополитическое значение Московского транспортного узла определяется его исключительно благоприятным географическим положением на пересечении основных потоков грузов, следующих по международным транспортным коридорам № 9 «Хельсинки – Санкт Петербург – Москва – Киев» с ответвлением «Москва – Волгоград - Астрахань» и «Москва - Ростов-на-Дону – Новороссийск» и МТК № 2 «Берлин – Варшава - Минск – Москва – Н. Новгород - Екатеринбург» с последующим выходом по Транссибирской магистрали к Дальневосточным портам, что будет способствовать обеспечению внешнеэкономических связей России с государствами Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, а также с государствами Балтийского, Прикаспийского и Азово-Черноморского бассейнов.

Под международным транспортным коридором понимается совокупность магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, связывающих различные страны и имеющих вследствие этого международное значение, на которых осуществляется скоординированное взаимодействие различных видов транспорта, обеспечивающих ускоренные и качественные перевозки грузов на этих направлениях с высоким уровнем сервисного обслуживания клиентуры на основе единого сопроводительного документа, сквозной ставки тарифов и при полной ответственности экспедитора (оператора интермодальной перевозки) за весь перевозочный процесс.

Несмотря на значительное отставание от большинства европейских стран в области интермодальных перевозок, Россия в настоящее время вплотную подошла к созданию интермодальных систем. От уровня развития в России системы интермодальных перевозок грузов по проходящим через ее территорию трансъевропейским и транснациональным транспортным коридорам в решающей степени зависит увеличение внешнеторгового и внутри российского грузооборота, рост экспортно-импортных перевозок грузов, повышение конкурентоспособности федеральной и региональной

транспортных систем, вхождение транспортного комплекса России в мировую экономику в качестве равноправного партнера.

Интермодальная перевозка грузов, осуществляемая по международным транспортным коридорам, предполагает наиболее тесную интеграцию, основанную на единстве всех звеньев транспортно-распределительной цепи в организационно-технологическом аспекте, на единой форме взаимодействия, координации и кооперации всех участников транспортного процесса, комплексном развитии инфраструктуры различных видов транспорта, создании в узлах транспортной сети мультимодальных терминальных комплексов, других объектов транспортной инфраструктуры, информатизации всего процесса грузо- и товародвижения.

С развитием интермодальных перевозок по формирующимся транспортным коридорам неизбежно возрастает роль железнодорожного транспорта, к тому же экологически более чистого по сравнению с автомобильным транспортом.

С позиции интермодальных перевозок грузов с участием железнодорожного транспорта наибольший интерес представляют тарно-штучные грузы и грузы в контейнерах. По экспертным оценкам объем переработки тарно-штучных грузов в Московском железнодорожном узле в 2005 г. составит 5,3 млн. тонн и оценивается к 2010 г. порядка 12,7 млн. тонн. Объем переработки грузов в контейнерах на станциях Московского железнодорожного узла составляет около 2,5 млн. тонн (свыше 300 тыс. контейнеров в год) при ожидаемом росте в 2010 г. до 5,7 млн. тонн (свыше 650 тыс. контейнеров в год).

Каждый четвертый большегрузный контейнер российских железных дорог грузится на Московских магистралях.

В настоящее время в зоне расположения Московского транспортного узла создана мощная база по переработке контейнеров, тяжеловесных и тарно-штучных грузов. Всего в Московском транспортном узле дислоцировано более 30 контейнерных терминалов и площадок, не считая грузовых дворов со складами и расположенными на них техническими средствами.

Общая площадь грузовых терминалов, складов и контейнерных площадок превышает 1 млн. м², на которых задействовано в общей сложности свыше 300 погрузо-разгрузочных механизмов, что позволяет принимать и отправлять более 5000 контейнеров и перерабатывать порядка 15000 тонн грузов в сутки.

На направлениях Санкт Петербург-Москва и Брест-Москва организовано курсирование специализированного поезда для перевозок рефрижераторных контейнеров. Для обеспечения этих перевозок в Московском транспортном узле на станциях Кунцево-

2, Митьково и Москва-Рижская установлено соответствующее оборудование для переработки рефрижераторных контейнеров. Завершаются работы по созданию на станции Москва-Тов.-Ярославская (Северянин) совместно с американской фирмой Си-Ленд международного интермодального терминала проектной мощностью 150 тысяч 20-ти футовых контейнеров в год.

На Московской железной дороге осуществляется внедрение автоматизированной информационной системы организации перевозок грузов по безбумажной технологии с использованием электронной дорожной ведомости (АИС ЭДВ), а также развитие сети передачи данных, внедрение современных телекоммуникаций.

Ведутся подготовительные работы по созданию в Московском железнодорожном узле единой системы информационного обеспечения транспортно-экспедиционного сервиса потребителей, базирующейся на центрах фирменного транспортного обслуживания. Организация системы фирменного транспортного обслуживания, информатизация основных технологических процессов, улучшение взаимодействия с пользователями услуг железнодорожного транспорта, а также с другими видами транспорта имеет фундаментальное значение для приведения железнодорожного транспорта в соответствие с рыночными принципами.

Реализация на Московской железной дороге автоматизированной комплексной системы фирменного транспортного обслуживания создает информационную базу, позволяющую координировать работу смежных видов транспорта, что приобретает особую актуальность с учетом того фактора, что в настоящее время менее 20% отправок следуют с использованием только железнодорожного транспорта по варианту «подъездной путь - подъездной путь». Остальные грузы перевозятся железнодорожным транспортом при взаимодействии с автотранспортом на начальном или на конечном этапах, либо сразу на обоих. Если к этому добавить смешанные перевозки с участием морского и речного транспорта, то эффективность решения задачи координации деятельности всех видов транспорта станет очевидной.

Московская железная дорога уделяет исключительно большое внимание развитию контейнерных и контрейлерных перевозок. Смешанные перевозки внешнеторговых грузов осуществляются, как правило, с использованием унифицированных контейнеров. На Московской железной дороге имеется специальный подвижной состав для контрейлерных перевозок. В графике движения поездов предусмотрены специализированные нитки для перевозки грузов в контейнерах. Инфраструктура железных дорог по трансъевропейским коридорам приводится в соответствие с международными нормативами.

В настоящее время направлением на Москву и из Москвы курсируют ускоренные международные контейнерные поезда: Берлин-Москва («Восточный ветер»), Будапешт-Москва («Чардаш»), Хельсинки-Москва. Подписало Соглашение с компанией «Антей» об организации движения контейнерных поездов с экспортно-импортными грузами на направлениях Мариуполь – Соловей – Нижний Новгород, а также с Украиной – о перевозке грузов в контейнерах маршрутными поездами из порта Мариуполь назначением на Московский узел и другие станции России и СНГ.

Согласован график движения поезда по маршруту Одесса – Москва – Одесса, предусматривающий доставку контейнеров из Одессы в Москву на ст. Кунцево – II, ст. Москва – тов. Смоленская и ст. Москва – тов. Рижская. Установлены тарифные условия на перевозку в составе поезда 20-тонных контейнеров, подготовлены предложения по тарифным ставкам на перевозку 40 – футовых контейнеров.

Для привлечения на железную дорогу контейнеров собственности иностранных судоходных компаний на станциях Москва – тов. Смоленская, Кунцево – II и Москва – тов. Рижская установлен льготный срок – 5 суток для бесплатного хранения контейнеров, прибывающих в составе этого поезда. Операторами поезда – компаниями «Формаг», «Транс Рейл Украина» и «Антей» проведена рекламная кампания среди грузовладельцев и иностранных судоходных компаний по привлечению контейнеров на этот поезд. Частота курсирования поезда – 1 раз в неделю при загрузке пятьдесят 20-тонных контейнеров в поезде.

Введены в обращение ускоренные контейнерные поезда внутреннего сообщения: Москва (Кунцево – II) – Иркутск (ст. Батарейная); Новосибирск – Москва - тов. Курская; Москва – Новосибирск – Красноярск; Москва – Екатеринбург – Омск – Иркутск; Москва – Екатеринбург; Москва – Екатеринбург – Новосибирск.

Каждый из этих поездов перевозит от 1440 до 2880 контейнеров в год (по 60 контейнеров в составе с регулярностью 2 – 4 раза в месяц). При этом достигается значительный выигрыш во времени. Так, время хода ускоренного контейнерного поезда от Москвы до ст. Свердловск Сортировочный составляет 2,06 суток при нормативе доставки контейнеров на том же маршруте большой скоростью – 7,2 суток, а малой – 13 суток, причем без гарантированного момента прибытия на станцию назначения.

На направлении Новороссийск – Москва состоялась опытная контрейлерная перевозка. В составе контрейлерного поезда следовали 23 специализированные платформы с автопоездами с импортными грузами и один пассажирский вагон для водителей. Ежегодный поток грузов автомобильным транспортом на направлении Новороссийск – Москва составляет 37 тыс. автопоездов. Для этого направления ОАО

«РЖД» установлены конкурентоспособные тарифные ставки для перевозки автопоездов и полуприцепов специализированными маршрутными контейнерными поездами.

Международные комбинированные перевозки требуют новых форм коммерческой и эксплуатационной работы с привлечением фирм-операторов перевозочного процесса. Кроме того, потребуются создание новых типов специализированного железнодорожного подвижного состава, в частности, скоростных специализированных платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров.

Для реализации системы ускоренных контейнерных и контейнерных перевозок в МТУ, развития и обустройства российской части международных транспортных коридоров, проходящих по территории Московского транспортного узла, потребность в инвестициях на период до 2010 г. оценивается в 400 млн. долл.

Для обеспечения координации и взаимодействия железнодорожного и других видов транспорта в Московском транспортном узле потребуются проведение комплекса организационно-экономических и производственно-технологических мероприятий, внедрение новых технологий перевозочного процесса, совершенствование нормативно-правовой базы и приведение ее в соответствие с международными стандартами, прежде всего, при организации смешанных перевозок внешнеторговых грузов.

Финальным аккордом деятельности по координации работы станет создание в крупных транспортных узлах логистических центров на информационной базе ДЦФТО и ЦФТО ОАО «РЖД», совмещенных с информационными технологиями, применяемыми на других видах транспорта, в частности, на базе использования стандарта «Эдифакт». Начинать эту работу необходимо с Москвы, где аккумулируются не только материальные и информационные, но и финансовые потоки страны.

Железнодорожные предприятия тесно взаимодействуют в Московском узле с предприятиями автомобильного, водного и воздушного транспорта.

Окончание в следующем номере журнала «Конъюнктура товарных рынков»