

Ставим автопоезда на рельсы



**КАК НЕОДНОКРАТНО
ОТМЕЧАЛ ПРЕЗИДЕНТ
ОАО «РЖД» Владимир
Якунин, компания
СПОСОБНА ВЫСТУПИТЬ В
КАЧЕСТВЕ СИСТЕМОГО
ИНТЕГРАТОРА НА
ЭТАПЕ СТАНОВЛЕНИЯ
КОНТРЕЙЛЕРНЫХ
ПЕРЕВОЗОК КАК
БИЗНЕСА НА
«ПРОСТРАНСТВЕ 1520».
Для их развития
на сети сложились
ВСЕ НЕОБХОДИМЫЕ
ПРЕДПОСЫЛКИ.**



Валентин Гапанович,
СТАРШИЙ
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ
ОАО «РЖД»

**Ассоциация
европейских
интермодальных
перевозок признала
«Викинг» лучшим
европейским
проектом 2009
года. Длина
маршрута –
1,7 тыс. км, срок
нахождения поезда
в пути – 52 часа,
время пересечения
границы – 1,5 часа**

СИСТЕМНАЯ ДИВЕРСИФИКАЦИЯ

Стратегия социально-экономического развития РФ до 2020 года предусматривает переориентацию экономики от энергетическо-сырьевой направленности в сторону развития высоких технологий, что, в свою очередь, требует диверсификации государственной политики по отношению к транспортным системам. Необходим переход от использования технологий, нацеленных на провозку массовых грузов, к развитию сетей с самыми разными сервисами, такими как доставка любых партий груза (от малых до крупных и массовых) по принципу «от двери до двери», «точно в срок» или «точно по графику» (с ритмичностью, соответствующей поддержанию такого уровня складских запасов, который является оптимальным для производства и организации сети поставок продукции). Контейнерные перевозки являются разновидностью транспортных услуг, способствующих решению поставленных задач.

Они играют особенно заметную роль в транспортном комплексе стран Евросоюза. Исторически их необходимость обоснована барьерами на пути автотранспорта. Например, трудностями в преодолении естественного географического препятствия – Альпийского хребта. Не случайно первым регулярным контейнерным маршрутом стали рейсы поездов на линии Кельн – Верона. Этот сервис был запущен в 1972 году. По мере того как на практике была доказана эффективность данного вида транспортных услуг на трансальпийском направлении, темпы роста контейнерных перевозок поднялись тогда до 35% в год.

Сейчас на территории стран Евросоюза осуществляется в общей сложности более 21,5 тыс. маршрутных контейнерных отправок в год. Росту объема контейнерных перевозок способствовали и ограничения в движении грузового автомобильного транспорта, введенные в ряде стран по экологическим соображениям (как, например, в Австрии или Швейцарии). Выбросы парниковых газов в атмосферу у большегрузного автотранспорта зафиксированы на уровне 89 г/ткм, а на железной дороге этот показатель равен всего 24 г/ткм – иными словами, в 3,7 раза меньше. Соответственно, в столько же раз сокращаются и объемы выбросов вредных веществ. Это стало весомым аргументом в пользу стальных магистралей.

Внедрение контейнерных технологий в мире тесно взаимосвязано с возможностями существующей путевой и терминальной инфраструктуры. Например, в США, где железные дороги не электрифицированы и отсутствуют габаритные ограничения, связанные с контактной сетью, наибольшее распространение получили технологии перевозки полуприцепов (типа

piggyback) на обычных платформах с прямым полом.

На значительной части континентальной Европы габарит погрузки на железной дороге ограничен высотой 4,3 м, а стандартная высота автопоезда получается равной 4 м. Он не проходит по этому параметру, если ставить фуру на обычный железнодорожный подвижной состав. Поэтому для контейнерных перевозок пришлось создать платформы с пониженным полом.

При этом сегодня существует ряд появившихся независимо друг от друга контейнерных технологий, использующих собственный подвижной состав оригинальной конструкции, включая поворотные платформы для осуществления погрузки-выгрузки автопоезда или полуприцепа (ModaLohr, Megaswing), платформы для рельсовой накатки-выкатки съемных кузовов на специализированных терминалах (CargoBeamer), подвижной состав для железнодорожных перевозок по технологии «бегущее шоссе».

ПО НАКАТАННОЙ КОЛЕЕ

В течение последнего десятилетия железнодорожниками Украины, Казахстана, Беларуси и стран Балтии предпринимались неоднократные попытки организации регулярных контейнерных перевозок.

К числу успешных проектов следует отнести поезд комбинированного транспорта «Викинг», предназначенный для перевозки 20- и 40-футовых контейнеров, рефрижераторных контейнеров и танк-контейнеров, а также полуприцепов и автопоездов. Этот поезд с февраля 2003 года еженедельно курсировал по маршруту Ильичевск (Украина) – Минск (Беларусь) – Клайпеда (Литва). Кроме специальных платформ для перевозки контейнеров и автопоездов, в состав поезда входили спальные вагоны, вагон-ресторан, вагон для технического персонала.

Ассоциация европейских интермодальных перевозок признала «Викинг» лучшим европейским проектом 2009 года. Длина маршрута – 1,7 тыс. км, срок нахождения поезда в пути – 52 часа, время пересечения границы – 1,5 часа. Сейчас прохождение «Викингом» белорусско-литовской границы (а по сути – границы таможенного союза – Евросоюз) занимает всего 30 минут. На уровне экспертных ассоциаций Литвы, Беларуси, Украины и Турции существует договоренность о продлении движения «Викинга» в рамках транспортного коридора № 9 (Балтика – Черное море) до Турции и возможности вывода перевозок в Узбекистан с подключением к маршруту паромных переправ.

В апреле 2003-го был открыт маршрут комбинированных перевозок Киев – Славков (Польша). Поезд «Ярослав» в составе 30 плат-

форм отправлялся еженедельно. Длина маршрута – около 1 тыс. км, время в пути – 39 часов, включая 5 часов, которые поезд стоит на погранпереходе. Погрузка на польском направлении производилась в Киеве, дозагрузка – в Львовской и Волынской областях. Позже маршрут был продлен до Луганска.

В 2011 году ОАО «РЖД» совместно с Финскими железными дорогами по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва осуществлена серия опытных поездок контейнерного поезда в составе из специализированных контейнерных платформ модели Sdggngss-w вагонного парка VR Group Ltd. (Финляндия). Основной их целью стало проведение комплекса испытаний (тормозных, аэродинамических) и отработка технологии пропуски контейнерного поезда в составе платформ указанной модели на данном конкретном маршруте.

По результатам поездки ОАО «РЖД» приобрело практический опыт эксплуатации финских платформ. В том числе были разработаны соответствующие временные инструкции, технические условия крепления полуприцепов. Помимо этого, удалось определить круг задач, требующих решения для организации контейнерного сообщения на маршруте на регулярной основе. Поездки подтвердили правильность направления работы ОАО «РЖД», закрепленного ранее в различных руководящих документах и планах работы компании.

Ищем свою платформу

Вопросы организации контейнерного сообщения на сети ОАО «РЖД» и в целом на «пространстве 1520» можно разделить на несколько основных блоков:

- нормативно-правовое регулирование;
- технологическое обеспечение;
- выработка клиентоориентированной тарифной политики;
- управление проектом.

В части нормативно-правового регулирования изменениям и дополнениям подлежит значительная часть действующей нормативно-правовой базы, регулирующей контейнерные перевозки. В ОАО «РЖД» уже начата подготовка соответствующих поправок во внутрикорпоративные документы. По заказу компании отраслевыми и профильными институтами разрабатываются проекты изменений и дополнений в законодательство на общероссийском, федеральном и международном уровнях.

Здесь немало белых пятен. Прежде всего необходимо дать официальное определение терминам «контейнер» и «контейнерная перевозка», а затем уточнить целый ряд положений. Предстоит актуализировать положения Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и целый ряд иных актов. Это, безусловно, потребует кропотливой работы с законодательной и исполнительной ветвями власти.

Учитывая весомый эффект от внедрения контейнерных технологий, который получит государство в виде снижения нагрузки на экосистему и автодорожную сеть, повышения

безопасности движения, а также в конечном счете рост конкурентоспособности отечественных производителей и генерирование новых бизнес-процессов в сфере логистики, думаю, мы вправе рассчитывать на благожелательный настрой и оперативное принятие решений государственных регуляторов по данным вопросам. Это должно коснуться также и тарифной политики, где сегодня роль государства является определяющей. Между тем мы вправе ожидать поворота к выработке более гибкой модели и усиления клиентоориентированности железнодорожных тарифов.

Что касается обеспечения контейнерных перевозок, то здесь можно сделать такой вывод: анализ имеющихся в мире технологий, а также практики их осуществления на пространстве бывшего СССР (на основе еще советских разработок), накопленный практический опыт, полученный совместно с финскими партнерами в прошлом году, привел нас к пониманию того, что для организации контейнерного сообщения, эффективного и привлекательного как бизнес, необходима разработка собственного специализированного подвижного состава.

Не вдаваясь в подробности, можно констатировать, что известные сегодня технологии не могут быть использованы в качестве общесетевой модели на «пространстве 1520» из-за своих конструктивных особенностей, не соответствующих специфике эксплуатации парка подвижного состава на сети российских железных дорог, особенностей климатических условий в РФ или ценовых характеристик. С учетом всего этого в прошлом году ОАО «РЖД» были утверждены технические требования к специализированным вагонам-платформам для перевозки большегрузных автомобилей и полуприцепов. В ближайших планах – разработка конструкторской документации на базе имеющейся отечественной тележки, изготовление опытного образца и сертификация платформы для последующей эксплуатации на всем «пространстве 1520».

Предполагается, что контейнерные перевозки будут осуществляться исключительно по технологии регулярных маршрутных отправок, при этом одним из главных требований к их обустройству становится возможность принятия контейнерного поезда без разрыва состава

Терминал для маршрутной сети

На основе мирового опыта и в привязке к техническим характеристикам данного вагона-платформы силами ОАО «РЖД» был разработан Типовой технологический процесс эксплуатации контейнерного терминала. Предполагается, что контейнерные перевозки будут осуществляться исключительно по технологии регулярных маршрутных отправок, при этом одним из главных требований к их обустройству становится возможность принятия контейнерного поезда без разрыва состава.

По аналогии с мировой практикой и с учетом соответствующих международных соглашений, в которых участвует Россия, планируется, что время погрузки-выгрузки контейнерного поезда не будет превышать 40 минут.

Создание отечественного подвижного состава на базе сертифицированных на сети 1520 тележек и внедрение унифицированных технологий терминальной обработки контейнерных поездов призвано послужить воплощению на практике тех принципов, которые заложены при об-



разовании единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества.

В рамках того же ЕТП пролегает и один из наиболее привлекательных маршрутов, связывающий Западный Китай со странами Евросоюза и пролегающий по территории государств – участников Таможенного союза (Беларуси, Казахстана и РФ). Маршрут от погранперехода Хоргос (Китай/Казахстан) до Гродно (Белоруссия/Польша) принципиально уже согласован ОАО «РЖД», АО «НК «Казахстан темір жолы» и Белорусской железной дорогой. А 23 ноября 2011 года проект в целом одобрен на 21-м заседании Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС. Ожидаем, что и другие наши партнеры по ЕврАзЭС проявят интерес и присоединятся к данному проекту.

Перспективные направления

В целом перспективные направления организации контейнерного сообщения хорошо просматриваются. Это маршрут Россия – Финляндия, перевозки из РФ в Украину и страны Балтии. Перспективными представляются направления Санкт-Петербург – Краснодар, Москва – Екатеринбург и ряд других. На Дальнем Востоке перевозчики проявляют интерес к маршруту Владивосток – Хабаровск. Сложились предпосылки и для создания маршрутов для обслуживания приграничной торговли России с КНР.

Новизна предлагаемой технологии предполагает необходимость тщательно изучить каждый из выбранных маршрутов с точки зрения его габаритных возможностей, пропускной способности и, что не менее важно, с точки зрения потенциала развития услуги в расчете на потенциальных клиентов.

Спрос на контейнерные перевозки должен формироваться параллельно с подготовкой инфраструктуры, иначе они так и останутся опытными, не перейдут на регулярную основу. При этом можно ориентироваться на тот факт, что средний пробег грузовой фуры в сегменте авто-

40

**МИНУТ
И НЕ БОЛЕЕ СОСТАВИТ
ПОГРУЗКА-ВЫГРУЗКА
КОНТРЕЙЛЕРНОГО
ПОЕЗДА
НА ТЕРМИНАЛАХ
СЕТИ РЖД**

мобильных перевозок сегодня составляет около 2 тыс. км. В условиях чрезвычайной загруженности автомобильной сети, действующих, планируемых и сезонных ограничений движения на различных ее участках железные дороги в состоянии предложить конкурентоспособную услугу автомобилистам.

Например, данные Ассоциации европейских интермодальных перевозок свидетельствуют, что даже в условиях высокой плотности шоссейной сети Европы автомобильные перевозки выигрывают ценовую конкуренцию с комбинированным маршрутом на коротком плече – на расстоянии до 600 км. А вот чем их дальность больше, тем ярче смешанные перевозки демонстрируют свое преимущество.

Ключи к рынку

Итак, основные задачи ОАО «РЖД» по организации контейнерного сообщения в первую очередь вытекают из того, что компания является оператором железнодорожной инфраструктуры, то есть ключевым участником процесса перевозки. Одновременно компанией заданы основные технологические параметры (платформа – терминал), которые в состоянии обеспечить наиболее эффективную систему контейнерных перевозок на сети ОАО «РЖД» и «пространстве 1520».

Предлагаемые решения помогут сделать привлекательнее для частного бизнеса инвестиции в подвижной состав и терминальную инфраструктуру (складирование, хранение, таможенное оформление). Таким образом, будут созданы дополнительные предпосылки по развитию операторской деятельности на сети российских железных дорог.

Определенный интерес к контейнерным перевозкам уже сегодня проявляет ряд компаний – владельцев грузового автомобильного парка и железнодорожного подвижного состава. Есть среди них и иностранные игроки логистического рынка (в первую очередь европейские фирмы), для которых контейнерные перевозки являются привычным компонентом бизнеса.