

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ НАПРАВЛЕНИЙ

Платонова М.А.¹

¹ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей сообщения», Москва, Россия (127994, Россия, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр.9), e-mail: Marischka8306@yandex.ru

Обоснована необходимость развития эффективно работающих международных транспортных систем, позволяющих повысить взаимную интеграцию национальных экономик. Приведена классификация международных транспортных коридоров, в том числе проходящих по территории России. Выявлена недостаточность развития международных транспортных коридоров по сети железных дорог России и, в частности, на Юго-Восточной железной дороге. Показаны направления развития международных транспортных коридоров, реализуемых открытым акционерным обществом «Российские железные дороги», особенности участия Юго-Восточной железной дороги в развитии международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад», а также перспективы развития логистических направлений на Юго-Восточной железной дороге. Сделан вывод о необходимости более активного проявления сотрудничества между региональными логистическими центрами и железными дорогами общего пользования для обеспечения возможности развития перспективных направлений передвижения грузопотоков.

Ключевые слова: железная дорога, международный транспортный коридор, региональные логистические направления.

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF REGIONAL LOGISTICS DIRECTIONS

Platonova M.A.¹

¹Moscow State University of Railway Engineering, Moscow, Russia (127994, Russia, Moscow, Obraztsova Street, 9, p. 9, e-mail: Marischka8306@yandex.ru

Substantiates the necessity of development of effectively working international transport systems to improve the mutual integration of national economies. Is given classification of international transport corridors, including passing through the territory of Russia. Were revealed insufficiency of development of international transport corridors on the Russian railway network and in particular the South-Eastern Railway. Showing the direction of development of international transport corridors, implemented a public company "Russian Railways", features of the participation of the South Eastern Railway in the development of international transport corridors "North-South" and "East-West", as well as the prospects for the development of logistics destinations in the South-Eastern Railway. The conclusion about need for more active cooperation between regional manifestations logistics centers and railways public to allow the development of promising destinations of movement of cargo flows.

Keywords: railway, international transport corridor, regional logistics destinations.

Введение

Как отмечается в [4], в настоящее время развитая транспортная система является одним из необходимых факторов эффективного функционирования и развития экономики государств и международной торговли.

При этом тенденции развития мировой экономики таковы, что для транспорта и логистики расстояния и государственные границы не являются решающим фактором [3].

Однако в современных условиях, когда экономики стран связаны в единые сети регионального и мирового производства, развитие эффективно работающих транспортных систем является необходимым условием дальнейшей взаимной интеграции национальных экономик.

Материал и методы исследования

Важное значение для обеспечения устойчивых связей между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона играет целый ряд Евроазиатских транспортных коридоров, которые можно рассматривать как логистические системы, имеющие в своем составе большое количество логистических звеньев и находящиеся в постоянном процессе развития с учетом региональных направлений грузопотоков (рис. 1). При этом одни из них успешно функционируют, а другие (в силу целого ряда причин) так и не получили широкого распространения. Например, транспортный коридор TRASECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) являлся попыткой возродить Великий шелковый путь, то есть путь из Китая в Европу через Центральную, Среднюю и Малую Азию. А Северный морской путь, являющийся кратчайшим морским путем между Европейской частью России и Дальним Востоком, исторически сложился как национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике, но функционирует лишь непродолжительный летний период времени.



Рисунок 1 – Мировые транспортные коридоры

Одной из ключевых внешнеэкономических задач, предусмотренных Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года и Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» (подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг»), является эффективное использование транзитного потенциала российских железных дорог с привязкой к развитию участков так называемых международных транспортных коридоров (МТК).

В целом, концепция создания международных транспортных коридоров была выдвинута КВТ ЕЭК ООН в 90-х годах прошлого столетия [8]. Суть концепции состоит в комплексном развитии всех видов транспорта на наиболее важных направлениях грузо- и пассажиропотоков. Принятой концепцией предполагалось, что МТК не могут быть ограничены территориями стран Евросоюза, поскольку значительные грузо- и пассажиропотоки связывают эти страны со странами Восточной Европы, Ближнего Востока и Азии. Расчеты показали, что включение в МТК этих стран потребует значительных инвестиций. На состоявшихся общеевропейских транспортных конференциях в Праге (1991 г.), на греческом острове Крит (1994 г.), в Хельсинки (1997 г.) и в Санкт-Петербурге (на международных евроазиатских конференциях по транспорту 1998, 2000 и 2003 гг.) были рассмотрены и согласованы проекты десяти МТК, три из которых (№ 1, № 2 и № 9) проходят по территории России (рис. 2).



Рисунок 2 – Международные транспортные коридоры, проходящие по России

МТК № 1 («Балтийский») проходит по маршруту: Хельсинки (Финляндия) – Таллинн (Эстония) – Рига (Латвия) – Каунас, Клайпеда (Литва) – Варшава (Польша) с ответвлением Рига – Калининград (Россия) – Гданьск (Польша). Коридор может быть продлен через Щецин (Польша) до Любека (Германия). На территории РФ в состав коридора входит железнодорожный однопутный участок Советск – Калининград – Мамоново протяженностью 180 км с тепловозной тягой поездов. Этот участок обеспечивает подход к акватории порта Калининград, российско-польской границе и выход на железные дороги стран Балтии. Российская часть коридора включает в себя также автомагистрали Гвардейск – Неман (на участке Толпаки), Советск, Дорожное – граница Польши. К российскому участку МТК № 1 примыкает трасса грузопассажирского автомобильно-железнодорожного паромного комплекса, объединяющего порты Усть-Луга – Балтийск – Зассниц (Германия).

МТК № 2 (направление «Восток – Запад») проходит по маршруту: Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород. Основные объемы внешнеторговых перевозок России проходят именно по этому маршруту. Российскую часть коридора составляют железнодорожная магистраль Красное – Москва – Нижний Новгород, автомобильная магистраль этого же направления, а также аэропорты Московского транспортного узла, Нижнего Новгорода, терминальные складские комплексы в Смоленске, Вязьме, Москве, Владимире, Нижнем Новгороде. В рамках МТК № 2 на маршрутах Москва – Германия обращаются контейнерные поезда «Восточный ветер» и ускоренные грузовые поезда «Россия – Экспресс». ОАО «РЖД» уделяет повышенное внимание организации скоростного движения поездов на этом направлении. Железными дорогами России, Беларуси, Польши и Германии ещё в 2003 г. был разработан проект по активизации сотрудничества в рамках МТК № 2 и оптимизации технологий грузовых и пассажирских перевозок. Планировалось продление данного коридора до Екатеринбурга с последующим выходом на Транссибирскую железнодорожную магистраль, на сопутствующие ей автомагистрали Москва – Челябинск – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Хабаровск – Владивосток и авиалинии этого направления.

МТК № 9 (направление «Север – Юг») проходит по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург с последующими ответвлениями на Псков – Витебск – Киев и Москва – Липецк – Волгоград – Астрахань – Новороссийск. От Киева ответвления (№ 9а) идут в направлениях Кишинев (Молдова) – Бухарест (Румыния) – Димитровград (Болгария) – Александрополис (Греция), а также в направлении Любашевка – Одесса (Украина). Ответвления № 9б в направлениях Минск (Беларусь) – Вильнюс – Клайпеда (Литва) и на Калининград (Россия).

Анализ вышеприведённых коридоров показывает, что они охватывают сравнительно небольшую территорию Российской Федерации, при этом один из коридоров («Север – Юг») проходит по территории Юго-Восточной железной дороги.

Однако, несмотря на внедрения на Юго-Восточной дороге инновационных достижений [5], непосредственное участие ЮВЖД в развитии транспортного коридора «Север – Юг» в настоящее время невелико. Построенные современные региональные логистические центры недостаточно полно связаны с железными дорогами общего пользования. В то же время в докладе начальника таможенного отдела ЮВЖД С.В. Вальчук на II научно-практической конференции «Развитие Региональных Логистических Систем» отмечалось [6], что хотя «... Придача, Лиски и Россошь являются основными сортировочными станциями Воронежской области, но современными логистическими узлами назвать их можно с натяжкой. По состоянию на 1 января 2011 года ЮВЖД имело договорные отношения с 211 предприятиями, однако основными потребителями услуг ЮВЖД являются две компании: ОАО «ПавловскГранит» и ОАО «Минудобрения» г. Россошь. На них и приходится больший процент всего объём

ёма загружаемых и выгружаемых вагонов». Учитывая при этом, что оба эти предприятия являются предприятиями лишь регионального значения, а в отношении ОАО «ПавловскГранит» уже не первый год ведется дело о признании его банкротом, то следует признать, что участие ЮВЖД в развитии транспортного коридора «Север – Юг» ограничивается лишь не реализованным проектом «Воронеж-3. Пассажирская станция».

В отношении данного проекта следует отметить, что сегодня на ЮВЖД велики потери времени из-за заходов на станцию Воронеж-1 пассажирских поездов, следующих в направлениях Север-Юг. Во время летних перевозок через Воронежский узел с заходом на Воронеж-1 следует более 2500 пар поездов. Транзитная станция Придача не приспособлена для работы с пассажирами из-за отсутствия подъезда автотранспорта и в летние месяцы станция принимает более 1000 пассажирских составов.

В то же время Федеральная целевая программа модернизации транспортной системы России до 2010 года предусматривала развитие скоростного и высокоскоростного движения на направлении Москва – Ростов, входящем в европейский транспортный коридор «Север – Юг». В частности, по территории Воронежской области магистраль проходит от станции Тресвятская через станции Графская, Воронеж, Лиски, Россошь до станции Гартмашевка. На этом направлении по данной федеральной программе было предусмотрено повышение скоростей движения пассажирских поездов до 160-200 км в час. Для реализации этой программы и улучшения качества обслуживания пассажиров ещё в 1996 году начались работы по строительству пассажирской станции Воронеж-3 и обходных путей. Были вынесены инженерные сети и сооружения, проложен водопровод, канализация, уложены главные пути Южного хода на проектную ось. Однако в 2000 году строительство было остановлено и с тех пор практически не ведется [9]. Не сдвинулось строительство с «мертвой» точки и перед проведением Олимпийских Игр в Сочи-2014.

Тем не менее, в целом ОАО «РЖД» ведет работу по совершенствованию и развитию международных транспортных коридоров. Как отмечалось в годовом отчете ОАО «РЖД» за 2011 г. [7], в рамках четырехстороннего совместного предприятия ОАО «РЖД» совместно с партнерами из Австрии, Словакии и Украины было разработано и в целом одобрено предварительное обоснование инвестиций проекта строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм Кошице-Братислава-Вена и создания международных логистических терминалов (рис. 3).



Рисунок 3 – Проект развития международного транспортного коридора

Как отмечал на II Евразийской конференции «Логистика в России: кооперация и технологии развития» вице-президент ОАО «РЖД» Салман Бабаев, «эффективное использование транзитного потенциала российских железных дорог в привязке к развитию участков международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, является стратегическим приоритетом в деятельности ОАО «РЖД». По его словам, географическое положение позволяет России претендовать на роль транспортного моста между Европой и Азией и между Севером и Югом в мировой экономической системе. При этом перспектива развития грузовых перевозок этого коридора связана как с развитием торгово-экономических связей стран – участников международного соглашения о МТК «Север-Юг» между собой, так и с привлечением товаропотоков в сообщении стран Европы со странами Персидского залива и Южной Азии [2].

Отдельное внимание в ОАО «РЖД» уделяется евроазиатскому направлению «Восток-Запад», основой которого является Транссибирская магистраль, которая, пересекая по суше Россию, обеспечивает выход на востоке на сеть железных дорог Северной Кореи, Китая, Монголии, Казахстана, а на западе через российские порты и погранпереходы – в европейские страны. При этом, несмотря на то что суммарный объем железнодорожных перевозок по Транссибирской магистрали в международном сообщении растет, однако, при очевидных преимуществах перевозок грузов по территории России железнодорожным транспортом, их доля мала по сравнению с морскими перевозками.

Для совершенствования евроазиатского направления «Восток-Запад» в ОАО «РЖД» представляется перспективным дальнейшее развитие и Байкало-Амурской магистрали.

Стратегическое положение БАМа, технико-экономический потенциал района его прохождения настолько огромен, что, безусловно, будет востребован Россией в обозримом будущем [7]. ОАО «РЖД» была разработана «Стратегическая программа развития Байкало-

Амурской магистрали до 2020 года». На развитие магистрали до 2020 года планируется потратить 317,2 млрд. руб. в ценах 2006 года. (70% вложений обеспечит ОАО «РЖД», 30% - инвестфонд). За счет этих инвестиций предусматривается значительный объем работ (строительство и восстановление 91 разъезда; строительство 800 км вторых главных путей; оборудование около 700 км железнодорожных линий автоматической блокировкой; удлинение и строительство 171 приемоотправочного пути; приобретение около 750 грузовых локомотивов и около 11 тыс. единиц грузовых вагонов; реконструкция 85 мостов, 3 тоннелей, 650 км земляного полотна и др.).

Данная программа была активно использована при разработке положений «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». В стратегии прогнозируется увеличение объемов перевозок на БАМе за счет роста промышленного производства, освоения ряда месторождений, строительства железнодорожной линии на Якутск и развития Ванино-Совгаваньского транспортного узла. Также планируется специализация БАМа для пропуска тяжеловесных поездов, а Транссиба – для пропуска специализированных контейнерных поездов и пассажирских поездов.

Однако, как отмечалось в [2], в настоящее время с использованием трансконтинентальных сухопутных маршрутов ОАО «РЖД» перевозит менее 1% суммарного евроазиатского транзитного контейнерного потока. Это связано с отсутствием четкого понимания технологии взаимодействия в организации перевозок в межгосударственном сообщении и необходимостью ликвидации инфраструктурных ограничений.

В целом же перспектива развития коридора «Восток-Запад» связана с развитием и совершенствованием технологии перевозок крупнотоннажных контейнеров ускоренными поездами. С учетом быстро растущего спроса на данные услуги и требований клиентов постоянно расширяется перечень маршрутов следования контейнерных поездов по доставке грузов от российских портов на Тихом океане до западных границ страны.

Вывод

С учетом вышесказанного, можно сделать следующий вывод. Для устойчивого развития сети российских железных дорог (и, в частности, ЮВЖД) необходимо использовать все преимущества, предоставляемые международными транспортными коридорами, с более активным проявлением сотрудничества региональных логистических центров с железными дорогами общего пользования при своевременной прокладке железнодорожных путей, связывающих главные грузопотоки. При этом для обеспечения участия ЮВЖД в развитии транспортных коридоров «Север – Юг» и «Восток-Запад» представляется перспективным проектирование крупных логистических центров в районе существующих сортировочных станций Кочетовка и Лиски.

Список литературы

1. Дергачев В.А. Международные экономические отношения / В.А. Дергачев. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2005. – 368 с.
2. Использование транзитного потенциала при перевозках грузов [Электронный ресурс] // ОАО «РЖД» [сайт] [2014]. – URL: http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3770&id=83835 (Дата обращения: 3.05.2014).
3. Новые подходы в создании логистических продуктов // Евразия-Вести: транспортная газета. – 2011. - №5. – С. 18-19. – выходит ежемесячно.
4. Пехтерев Ф.С. Современные подходы и принципы формирования железнодорожных международных транспортных коридоров / Ф.С. Пехтерев // Евразия-Вести: транспортная газета. – 2013. - №4. – С. 48. – выходит ежемесячно.
5. Платонов А.А. Особенности эксплуатации специального самоходного подвижного состава на комбинированном ходу / А.А. Платонов, М.А. Платонова // Сборник научных трудов по материалам международной заочной научно-практической конференции Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. – 2013. - № 1. – С. 152-155.
6. Развитие региональных логистических систем [Электронный ресурс] // Межрегиональная Транспортно–Логистическая Ассоциация [сайт] [2014]. – URL: <http://www.mtla.ru/index.php/news/171-conferens2011> (Дата обращения: 7.05.2014).
7. Реализация международных проектов строительства объектов инфраструктуры [Электронный ресурс] // ОАО «РЖД» [сайт] [2014]. – URL: http://annrep.rzd.ru/reports/public/ru?STRUCTURE_ID=4267 (Дата обращения: 6.05.2014).
8. Шишкин Д.Г. Логистика на транспорте / Д.Г. Шишкин, Л.Н. Шишкина. – М.: Маршрут, 2006. – 224 с.
9. ЮВЖД возобновляет работу над проектом «Воронеж – 3 [Электронный ресурс] // Юго-Восточная железная дорога - филиал ОАО «РЖД» [сайт] [2014]. – URL: http://uvzd.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=4069&id=2481 (Дата обращения: 6.05.2014).

Рецензенты:

Макеев В.Н., д.т.н., профессор кафедры промышленного транспорта, строительства и геодезии ФГБОУ ВПО «Воронежская государственная лесотехническая академия», г. Воронеж.

Сушков С.И., д.т.н., профессор кафедры промышленного транспорта, строительства и геодезии ФГБОУ ВПО «Воронежская государственная лесотехническая академия», г. Воронеж.