

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНОГО БИЗНЕСА

Кондрачук О.Е.

ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения», Екатеринбург, Россия (620034, Екатеринбург, ул. Колмогорова, 66); e-mail: kolga-70@mail.ru

Статья посвящена проблемам и путям развития контейнерного рынка России. Рассмотрены вопросы оптимизации логистических схем интермодальных контейнерных перевозок. Для нашей страны, с ее огромными территориальными размерами, транспорт играет одну из ведущих ролей в экономике и социальной сфере. Совершенствование транспортной системы даст толчок для развития всех отраслей производства, что в свою очередь сделает российские товары и услуги более конкурентоспособными на мировом рынке. Сегодняшние объемные и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики. Поэтому проблемы расширения использования технологий контейнерных перевозок, а также создание развитой инфраструктуры на предприятиях транспортно-экспедиционного обслуживания являются актуальными на сегодняшний день. Выявленные преимущества контейнерных перевозок перед традиционными для России доказывают экономичность и безопасность интермодальной контейнерной перевозки.

Ключевые слова: рынок контейнерных перевозок, контейнеризация, интермодальные перевозки, логистический центр, единое транспортное пространство.

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF CONTAINER BUSINESS

Kondrachuk O.E.

Ural State University of Railway Transport, Ekaterinburg, Russia (620034, Ekaterinburg, street Kolmogorova, 66); e-mail: kolga-70@mail.ru

The article is devoted to problems and ways of development of container market in Russia. The problems of optimization of logistics intermodal container traffic. For our country, with its vast territorial size, transport plays a major role in the economy and the social sphere. Improving the transport system will give an impetus to the development of all branches of production, which in turn will make Russian goods and services more competitive in the global market. Today's volume and quality characteristics of transport, especially its infrastructure, do not allow to fully and effectively meet the challenges of a growing economy. Therefore, the problem of extension of rhenium-use technologies of container transport, as well as the creation of infrastructure in enterprises forwarding service are relevant today. Identified advantages over traditional container transport to Russia, prove efficiency and security of intermodal container transportation.

Keywords: The market of container transportation, containerization, intermodal transportation, logistics center, a single transport space.

Россия в силу своих огромных географических размеров испытывает огромную зависимость от уровня развития транспортной инфраструктуры, которая влияет не только на промышленное, но и социальное развитие государства. Стоит отметить, что доля транспортных расходов составляет значительную часть в себестоимости продуктов производства, и с развитием транспорта способна благоприятно сказаться на цене отечественных товаров.

В современных условиях одним из наиболее востребованных и динамично развивающихся видов транспортного бизнеса является организация контейнерных перевозок, при этом вопрос развития инфраструктуры транспортно-экспедиторских комплексов для организации контейнерных перевозок является одним из основных.

В настоящее время отправители груза в основном пользуются устаревшими технологическими решениями и практически не применяют передовой мировой опыт организации мультимодальных перевозок. Отстает по уровню развития и транспортное оборудование. В такой ситуации вопрос повышения привлекательности контейнерных перевозок является одним из приоритетных. Требуется доказать экономическую обоснованность использования крупнотоннажных контейнеров для перевозки грузов как в экспортно-импортных направлениях, так и при организации внутреннего грузового сообщения.

Достаточно отметить, что в развитых странах до 98 % грузов в таре перевозятся с использованием контейнеров, а для нетарированных грузов эта доля снижается до 70%. В нашей же стране только 10 % товаров перевозится при помощи контейнеров, при этом попытки увеличения этого объема упираются в недостатки инфраструктурного развития.

Практически никто не сомневается, что за контейнеризацией – будущее транспортно-го комплекса, и повсеместное внедрение перевозок грузов в контейнерах является главной стратегической целью, при этом пути ее достижения могут у различных участников процесса различаться. В то же время отсутствие в транспортном комплексе сформированного единого пути развития и неоднородность развития транспортных комплексов ведет к усложнению внедрения контейнерных перевозок и затягиванию первоначально установленных сроков [1].

Что же лежит в основе контейнеризации? В первую очередь повышение уровня интеграции, глобализация перевозок, использование инновационных технологий и повышение уровня информатизации. В мировой экономике смена поколений уровня технологического развития происходит каждые 20–30 лет, и наша страна в этом аспекте отстает от мировых лидеров, как в области производства, так и транспорта. На сегодняшний день Россия приближается к странам, находящимся на пятом уровне технологического развития, что на фоне наиболее развитых стран ведет к росту издержек в районе 10 %. В то же время появление в последние годы нанотехнологий, фотоники, оптоинформатики является первым шагом на пути к очередному технологическому уровню. На этом фоне ликвидировать отставание от мировых лидеров будет еще сложнее [2].

Основное внимание в такой ситуации должно быть уделено развитию информационных технологий и инфраструктуры транспортных предприятий, с упором на развитие контейнерного бизнеса. Как бы не повлияли передовые технологии на развитие транспорта, но контейнер останется основным транспортным средством, и при развитии транспортного сектора основной упор необходимо делать именно на контейнеризацию отрасли. Не исключено, что контейнер изменит свой внешний вид и функциональность, но суть его останется неизменной.

Развитие экономики на современном этапе предусматривает не только технологическое и управленческое развитие, но и совершенствование логистики, способной на равных конкурировать с иностранными компаниями. Статистика показывает, что в России около 50 % всех товаров имеют импортное происхождение, что выгодно для рядового потребителя, но при этом с точки зрения промышленности возникает вероятность угрозы экономической безопасности страны. Причины этого во многом кроются в недостатке логистики.

Что же такое логистика? В первую очередь это совокупность технологий, обеспечивающих доставку произведенного товара непосредственно от производителя к его потребителю с минимальными затратами времени и средств. Эффективная логистика положительно сказывается на развитии не только транспорта, но и промышленности, торговли, государственного управления.

Уровень российских технологий невысок и по оценкам экспертов вдвое уступает показателям Советского Союза к моменту распада, а также в три-четыре раза наиболее развитым странам Запада. В общей сложности издержки на транспорт достигают астрономической цифры в 3 триллиона рублей, из которых около 2/3 потребляет автомобильный транспорт. Результатом недостаточного развития транспорта является рост транспортных расходов в себестоимости товара. Против мировых показателей на уровне 8–13 % в России этот показатель в некоторых случаях достигает до 50 %. То есть при развитом уровне логистики в стране товары на рынке имели бы меньшую стоимость вплоть до 30 %. Как результат рентабельность многих производителей незначительна и ограничивается несколькими процентами [3].

Советский Союз обладал мощнейшей транспортной системой, пусть и не лишенной определенных недостатков, но она погибла вместе с государством. На освободившемся месте за прошедшие 25 лет не появилось систем, способных эффективно доставлять товар «от двери до двери» в пределах небольших партий. Отечественный транспорт по характеристикам не приблизился к основным конкурентам, а недостаточный уровень логистики не позволяет успешно конкурировать не только со странами Запада, но и во многих случаях с китайскими производителями.

Основной задачей логистики на нынешнем этапе становится рост производительности транспортного средства. Нахождение груза на транспортном терминале должно ограничиваться минимальными сроками, необходимыми для таможенного оформления, перегруза, подготовки документов. То есть занимать эти процедуры должны от нескольких часов до пары дней. В России же товар может простоять на терминале месяц. В результате растет его окончательная стоимость, происходит значительное замедление оборачиваемости средств. Необходимо придти к схеме, когда большая часть времени на транспортировку проводится в пути, а не в стационарном положении на складе.

На сегодняшний день российский транспорт переживает период огромной диверсификации, когда на рынке представлено огромное количество небольших компаний, обладающих несколькими транспортными средствами одного типа (автомшины, вагоны и так далее) или незначительными складскими и перегрузочными площадями. К сожалению, в подобной ситуации невозможно достичь уровня логистики, сопоставимого с западными странами. Получается, что рыночная экономика осталась без транспортного продукта, предлагая лишь отдельно взятую перевозку, а не комплекс услуг.

Значительный вклад в улучшение ситуации могут внести транзитные перевозки, особенно с учетом географического положения и размеров нашей страны. Развитие транзитных перевозок может способствовать не только получению дополнительных прибылей, но и привязке соседних стран к России. Вот только для организации транзита необходимо предложить клиенту такие условия, которые окажутся для него максимально выгодными на фоне других возможных маршрутов, а это опять упирается в инфраструктуру и логистическое обеспечение.

В свою очередь транзитная инфраструктура станет толчком для развития транспорта и внутри страны. В целом для обеспечения транзита необходимо иметь три составляющие:

- развитые приграничные транспортные узлы (морские порты, ж/д станции у границы), а также таможенные терминалы;
- современный транспорт, способный обеспечить максимально быструю и качественную доставку через территорию страны;
- наличие в ключевых транспортных узлах логистических центров, обеспечивающих минимальные простои, задержки и оптимальность маршрутов и способов доставки.

В итоге, использование современных технологий при организации транзитных маршрутов выливается в развитие внутренних сетей, в том числе в плане формирования единого логистического поля. Транзитные перевозки – это не просто привлечение дополнительных клиентов, а привлечение современных технологий, способных изменить облик отечественной транспортной системы. Не исключено, что именно отсутствие подобного подхода стало причиной неудачных попыток «РЖД» привлечь в страну транзитные грузы.

Лидером российского транспортного рынка по внедрению современных технологий, в том числе контейнеризации, являются морские порты, которые развиваются, закупают современное оборудование и реализуют новые проекты. К сожалению, основная работа морских портов в этом направлении связана с удовлетворением текущих потребностей, в то время как работа с прогнозом на перспективу практически не ведется. Получается, что транспортная инфраструктура подтягивается под промышленность, а не промышленность появляется в местах с развитой транспортной инфраструктурой.

Объемы перевалки грузов в контейнерах ежегодно прибавляют не по одному десятку процентов, что наряду с техническим перевооружением может стать примером для других отраслей отечественного транспорта.

Что касается автомобильных перевозок, то они в отношении контейнерного бизнеса связаны в основном с обслуживанием морских портов, в то время как самостоятельно автомобильный транспорт в бизнесе практически не представлен. Это не мешает перевозить грузы на автомашинах на значительные расстояния, но ни о какой самостоятельности в данном случае говорить не приходится.

Постепенно в стране появляется все больше автомобилей-контейнеровозов, но прорыва в этом направлении быть не может, так как около 80–90 % всех перевозчиков представляют собой мелкие компании с автопарком из одной – пяти автомашин. Как результат, автомобильный транспорт способен к частичным перевозкам грузов в контейнерах, но не способен предложить иной качественный уровень обслуживания [4].

Немного лучше ситуация и в железнодорожном транспорте, где масштабность отечественной железнодорожной сети и фундаментальность строений являются единственной гордостью. Основные игроки ж/д рынка своими методами ведения хозяйства и взаимодействия с клиентами остались не просто в прошлом веке, а в его середине. Всепожирающий консерватизм является основной проблемой отрасли, где с годами ничего не меняется, и разрыв от мировых лидеров только увеличивается.

Толчок к модернизации транспорта должен исходить от государства, но дело движется так медленно, что единственным фактическим результатом стало появление частных операторов, обладающих собственным вагонным парком. В остальном же подвижек нет, а ведь без модернизации инфраструктурных объектов, тем более на таком привязанном к местности транспорте, ни о каком развитии отрасли говорить не приходится.

На сегодняшний день спрос на транспортировку с использованием контейнеров постоянно растет, и причиной этого является удобство и универсальность подобной тары. Она не только обеспечивает быстроту проведения погрузо-разгрузочных работ, но и обеспечивает высокую степень защищенности товаров от хищений, природных факторов и механических повреждений во время хранения и транспортировки. Не стоит забывать и о широком разнообразии контейнеров, позволяющем обеспечить перевозку практически любых типов груза.

Одним из таких специализированных типов контейнеров являются танк-контейнеры, обеспечивающие перевозку жидких грузов. Подобная технология имеет ряд явных преимуществ. С одной стороны, для страны, обладающей мощной нефтехимической промышленностью, это прекрасная возможность обеспечения диверсификации способов поставки товара

на внешние и внутренние рынки. С другой стороны, это наиболее эффективный и выгодный способ доставки грузов малыми партиями в адрес отдельных получателей. К тому же, на сегодняшний день – это наиболее безопасный вариант проведения погрузо-разгрузочных работ и транспортировки опасных грузов, к которым и относится большая часть продукции нефтехимии.

Еще одним высокоэффективным типом транспортной тары являются рефрижераторные контейнера, обеспечивающие перевозку скоропортящихся грузов и товаров, требующих перевозки в определенных температурных условиях. Именно рефрижераторные контейнеры являются основной тарой для доставки импортной мясной и плодово-овощной продукции на российский рынок. На сегодняшний день существует четкое разделение границ использования подобных контейнеров, действующих на коротком плече от морских портов до припортовых терминалов перегруза, где на дальние расстояния груз доставляется в традиционных рефрижераторных фургонах. Возможности использования подобной тары на внутренних перевозках ограничены финансовой слабостью аграрного сектора, но постепенный переход к контейнеризации не стоит исключать и здесь.

Если обобщить нынешнюю ситуацию, то в стране есть хорошие предпосылки для развития контейнерного бизнеса. В транспортные компании инвесторы готовы вкладывать огромные средства, ну а выбору транспортного и перегрузочного оборудования могут позавидовать многие государства мира, благо российский рынок полон транспортных средств и различных машин любых производителей, в том числе мировых.

Отметим, что прогнозы экспертов, в том числе иностранных, сходятся во мнении, что за следующие 10 лет в нашей стране объем грузопотока контейнеров увеличится в три раза. Пока на маршрутах следования из Азии в Европу главенствует морской транспорт, но роль сухопутных перевозок будет постоянно возрастать, в первую очередь в организации транзитных маршрутов доставки. Наличие магистральных железных дорог при качественном уровне логистики позволяет значительно сократить время доставки европейских товаров в страны Ближнего или Дальнего Востока по сравнению с использованием морских перевозок. Ниже будет и стоимость самой перевозки. Пока организация перевозок с использованием железнодорожного транспорта существенно мешает созданию здоровой конкурентной борьбы между перевозчиками, где победит обладатель более современной инфраструктуры, лучшего подвижного состава и более продвинутой логистической составляющей.

В России сформулирована стратегия развития транспорта, ориентированная на достижение конечного результата в 2030-м году и предусматривающая первоочередной задачей формирование единого пространства, отличающегося высокой степенью развития инфраструктуры и конкурентоспособностью основных игроков [5].

В последнее время владельцы груза стали предъявлять к перевозчикам все более жесткие требования соблюдения качества перевозки. В первую очередь речь идет об обеспечении минимальных сроков доставки, обеспечении полной сохранности и комплектности товара, а также наличии возможности постоянного информационного обеспечения заинтересованных сторон в процессе доставки товара получателю, и все это по доступной стоимости. В условиях, пусть и зарождающейся, но конкурентной борьбы, отвечать всем этим требованиям могут только наиболее подготовленные и технически обеспеченные компании. В целом это соответствует общемировым тенденциям и в будущем может привести к созданию качественной транспортной системы [6].

Итак, контейнеризация является одним из наиболее перспективных направлений развития транспортной системы и может быть реализована при использовании единых управленческих центров, современного транспорта, в том числе контейнерных поездов, технически оснащенных терминалов и эффективных центров организации логистического сопровождения.

Список литературы

1. Верещака Ю.А. Роль контейнерных перевозок в условиях новой экономики // Экономика транспортного комплекса. – 2012. – № 20. – С. 150-158.
2. Будущее контейнера.[Электронный ресурс]. – URL: <http://www.rzdu.ru/info/articles/perevoz>
3. Новиков А.В. Современный взгляд на организационно-экономический механизм управления российским предприятием. [Электронный ресурс]. – URL: <http://sumdu.telesweet.net/doc/lections/Vnutrenniy-ekonomicheskij-mehanizm-predpriyatiya/index.html>.
4. Сервис на транспорте: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / под ред. В. М. Николашина. – 4-е изд., перераб. – М.: Издательский центр «Academia», 2011. – 304 с.
5. Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года (основные положения). – [Электронный ресурс]. – URL: http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&id=6396#4702902.
6. Ушаков Д. Пути совершенствования логистических решений интермодальных рефрижераторных контейнерных перевозок // Контейнерные перевозки в России: как оптимизировать процесс доставки грузов. II-я Междунар. конф. (Москва, 23–24 мая 2013 г.). – [Электронный ресурс]. – URL: <http://loginfo.ru/events/2013/2556> (дата обращения: 25.08.2014).

Рецензенты:

Антропов В.А., д.э.н., профессор кафедры «Управление в социальных и экономических системах», ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения», г. Екатеринбург.

Рачек С.В., д.э.н., профессор, заведующая кафедрой «Экономика транспорта», ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения», г. Екатеринбург.