

В.И. Минеев, В.Н. Костров, Г.В. Веселов, С.В. Костров
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СКОРОСТНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Повышение качества транспортных услуг и конкурентоспособности отечественной воднотранспортной системы, усиление инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли во многом зависит от состояния флота, портовой инфраструктуры, развитости транспортных технологий. В целом, как показал выполненный авторами доклада анализ, развитие речного транспорта сдерживает несколько факторов:

Первый из них, наиболее важный при перевозке пассажиров и генеральных, а также других дорогостоящих грузов – низкая скорость. Водный транспорт не только становится неконкурентным при существующих скоростях, но и перестает вписываться в интермодальные и мультимодальные логистические цепи и сети. Даже там, где традиционно водный транспорт является основным, если не единственным видом транспорта, при большой протяженности водных путей из-за невысокой скорости судов он значительно снижает транспортную доступность территорий и замедляет общий логистический цикл системы товародвижения.

Второй фактор – наличие узких мест в путевом хозяйстве (мелководье) на малых реках Европейской части страны и большинства рек регионов Сибири и Дальнего востока.

Третий фактор – невозможность эксплуатации водоизмещающих судов в течении всего года. Во многих регионах Сибири, например, зимний период превышает период навигации открытой воды.

Таким образом, внутренний водный транспорт нынешнего поколения принципиально уступает автомобильному и железнодорожному по ряду параметров качества обслуживания экономики и населения: скорости и круглогодичности перевозок, гибкости (доставка «от двери до двери»). В результате при сопоставимых и даже более низких тарифах на перевозку грузовладельцы и пассажиры предпочитают другие виды транспорта.

С учетом изложенного можно сказать, что ключевой задачей развития внутреннего водного транспорта и активного его включения в современную систему перевозок является поиск таких способов транспортировки, которые обеспечивают грузам и пассажирам гарантированную скорость, гибкость, надежность, безопасность, экономичность, сквозную доставку. Этого можно достичь путем создания скоростного флота нового поколения и внедрения в практику работы отрасли на этой основе инновационных, комбинированных транспортно-логистических технологий.

В среднесрочной перспективе, на период до 2020 г., основным направлением в развитии скоростного флота является создание новых типов судов на воздушной подушке, а также многокорпусных судов катамаранов, которые, по зарубежному опыту, наиболее привлекательны для перевозок автомобилей и других так называемых укрупненных грузовых единиц (УГЕ) с возможностями их грузообработки в портах накатным способом – контейнеров на тележках, контрейлеров, и т.п. [4].

Интенсивное внедрение контрейлерных и других видов накатных перевозок с использованием быстроходных судов типа «Ро-Ро» в преимущественно развитых странах Запада (странах Европы, США, Канаде и др.) началось 30–40 лет назад. Ежегодный прирост этих перевозок составляет около 20%, а в России этого до настоящего времени не произошло, ее опыт организации таких перевозок скромнее, хотя попытки их развития предпринимались в советское и постсоветское время. Они являются альтернативой обычным контейнерным перевозкам и хорошо сочетаются с ними. В зару-

бежных портах Балтии в настоящее время до 40% всех контейнеров перегружаются накатным способом.

Исследования, выполненные отечественными учеными, показали, что на многих маршрутах внутренних водных путей России также целесообразно использование скоростных судов катамаранного типа для перевозки накатных грузовых единиц по логистической технологии. Для этого в Волжско-Камском бассейне предложено на части сквозного маршрута передавать автопоезда на паромы с повышенными скоростями (более 30 км/ч) и перемещать их внутренними водными путями до места удобного для передачи на автодороги и дальнейшего самостоятельного их движения к месту назначения. Произведенные в Волжской государственной академии водного транспорта расчеты с участием авторов [4] подтвердили их высокую эффективность. Экономический эффект от применения такой технологии составил 35,65 млн. руб на одно судно, работающее в паромно-транспортной логистической системе. На целесообразность таких систем указывает и практика отдельных судоходных компаний. В качестве примера следует привести опыт Ленского речного пароходства, которое доставляет в судах автопоезда и отдельные автотранспортные средства по р.Лена. Потребность в таких перевозках возникла в регионе в связи с отсутствием автотрасс с юга на север. В настоящее время в разрабатываемую в республике Республики Саха (Якутия) в региональную транспортную стратегию включаются также перевозки на судах контрейлеров.

Значительный транспортный потенциал скоростных видов перевозок на водном транспорте и возникающие при этом научные и практические проблемы постоянно находятся в поле внимания отрасли. Еще в 2006 г. они были рассмотрены правительством РФ на специальном заседании морской коллегии в Н.Новгороде под председательством заместителя председателя правительства РФ С.Б.Иванова. На заседании коллегии обсуждалось современное состояние и перспективы скоростного флота в РФ. Было отмечено, что в современных условиях развитие скоростного транспортного флота должно быть обеспечено экономическими условиями. По итогам коллегии в программе «Национальная технологическая база» была поставлена тема «Скорость», которая выполнялась в течении 2007–2009 гг. в ЦНИИ им.акад. А.Н.Крылова совместно с ЦНИИМФ. В круг задач работы входило, в частности, определение оптимальных типов судов и перспективных линий для использования скоростного флота в России с учетом своеобразия погодных условий, географического положения и экономики развития регионов в социальном и иных аспектах.

Существенное место в выполненном исследовании было уделено зарубежному опыту использования скоростного флота на грузовых перевозках. Анализ материалов по скоростному водному транспорту в Европе, Австралии и США позволил разработчикам названной темы сделать несколько выводов¹:

1. За рубежом наблюдается быстрый рост скоростного флота. Наряду с увеличением скоростей крупных однокорпусных водоизмещающих паромов до 24-28 узлов, в Австралии и Европе высокими темпами идет создание и внедрение скоростных многокорпусных судов, например, с волнопротыкающими корпусами, обладающих мореходными характеристиками, позволяющими поддерживать высокую скорость даже в умеренных штормовых условиях. В то же время развитие скоростных судов с динамическими принципами поддержания традиционных типов (СПК, АСВП, ССВП) сейчас крайне ограничено, несмотря на все их теоретические преимущества и созданные, в том числе и в бывшем СССР, действующие образцы достаточно большой вместимости.

2. Есть ряд аспектов, способствующий быстрому развитию скоростного флота в сфере грузоперевозок за рубежом. В документах Евросоюза водный транспорт, рас-

¹ Пустошный А.В., Аносов, В.Н., Ганин С.М., Кличко В.В., Богданов А.И., Шерстнева И.В., Евдокимов Г.П. Результаты исследования перспектив применения высокоскоростного транспортного флота в России: ЦНИИ им. акад. А.Н.Крылова, ЦНИИМФ – СПб., 2009. – 51 с.

сматривается не только как средство доставки грузов между континентами, но и как важная составляющая внутриконтинентальной интермодальной транспортной сети, способной существенно снизить загрузку сухопутных путей. В ряде публикаций отмечается, что для целого ряда товаров: скоропортящиеся сельхоз и морепродукты, товары индивидуального потребления, автомобильные комплектующие, электроника, может оказаться более выгодной их транспортировка быстроходными судами со скоростной грузообработкой и с большей ценой за перевозку, чем обычными судами. Однако во всех случаях ценовая ниша скоростного водного транспорта (АСВП, ЭП) позиционируется ниже авиационного.

3. Повышение эффективности скоростных перевозок за рубежом связывают с увеличением пропульсивной мощности, выбором специальных обводов и конструкций корпусов судов, а также со снижением расходов эксплуатации за счет применения более легких, но дорогих материалов. Однако два последних параметра могут рассматриваться достаточно гибко, так как сохраняется возможность отыграть часть капитальных и эксплуатационных издержек за счет уменьшения размеров и массы быстроходных судов.

4. Главным фактором, влияющим на прибыльность, является число круговых рейсов судна за эксплуатационный период. Этот параметр влияет как на грузооборот, так и стоимость, цену перевозки. Увеличение частоты может быть достигнуто внедрением более скоростных судов и ускоренной портовой обработкой. Более высокая стоимость перевозки оправдывается сокращением времени перевозки, снижением риска порчи груза во время транспортировки, снижением расходов по хранению у получателя за счет доставки по расписанию более мелкими партиями. Все эти составляющие, по мнению зарубежных специалистов, должны учитываться методикой обоснования цены.

Изложенные материалы и выводы по зарубежному водному транспорту были существенно дополнены в ЦНИИ им.акад. А.Н.Крылова и ЦНИИМФ, результатами других исследований, проведенных по водному транспорту Европейской части, Сибири и Дальнего востока страны.

В результате выполненного авторами анализа можно констатировать, что необходим поиск эффективных путей использования скоростного флота в комбинированных системах перевозок.

По общеэкономическим и рыночным целевым ориентирам, таким как: конкурентный уровень удельных транспортных издержек в цене конечной продукции, коммерческая скорость, ритмичность продвижения партий товаров – в настоящее время трудно ожидать достижения высоких экономических показателей от скоростного водного транспорта без системного и интегрированного его использования. Здесь нужна сбалансированная политика. При этом, с одной стороны, необходимы государственная поддержка, радикальное обновление скоростного флота на основе создания экономических судов нового поколения, а с другой – меры системного его применения в структуре комбинированных перевозок.

Это требует интеграции усилий науки и производства, инновационного развития скоростного судостроения, технического совершенствования судовых энергетических установок скоростного флота, внедрения топливо- и энергосберегающих технологий, легких повышенной прочности материалов, улучшения экологичности и безопасности эксплуатации скоростных судов, маркетингово-логистического подхода к определению сфер наиболее эффективного их применения].

Список литературы:

- [1] Минеев В.И., Костров В.Н., Коновалов М.С., Костров С.В. Новый облик скоростного флота на внутренних водных путях: организационно-экономические аспекты // Судостроение. – 2010. – №4. – СПб. – С. 16–20.
- [2] Митрошин С.Г., Костров С.В. Разработка и внедрение экспериментального пилотного про-

екта организации паромно-транспортного обеспечения перевозок генеральных грузов в Волжско-Камском бассейне // 13-й Международный научно-промышленный форум «Великие реки» 2011»: труды конгресса. В 2 т. Т.2. – Н. Новгород, 2012. – С. 285–287.

[3] Костров С.В. Обоснование экономического механизма определения конкурентноспособности комбинированных перевозок на водном транспорте в коридоре «Север-Юг»// Журнал университета водных коммуникаций – 2013. – №2(18) – СПб. – С. 175–179.

А.А. Никитин, В.Н. Костров, Ю.И. Корень
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РЕГИОНА (НА ПРИМЕРЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА)

Повышение качества транспортных услуг и конкурентоспособности отечественной воднотранспортной системы, усиление инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли во многом зависит от состояния флота, портовой инфраструктуры, развитости транспортных технологий.

Следует отметить, что из-за дефицита судов река-море плавания, из-за их практически полного износа транспортировка внешнеторговых грузов осуществляется в основном железнодорожным транспортом и судами внутреннего плавания с перевалкой в морских портах. Очевидно, что при наличии современных судов смешанного река-море плавания значительную часть этих грузов можно было освоить российскими судовладельцами, разгрузив частично железнодорожный и автомобильный транспорт страны и ликвидировав огромные затраты на перевалку грузов с одного вида транспорта на другой, а также простой автотранспорта в «пробках», что способствовало бы сокращению расходов по доставке грузов и повышению конкурентоспособности российской продукции на внешнем рынке.

При этом в Транспортной стратегии России до 2030 года [8] большое внимание уделяется вопросам транзита. Эксперты считают, что привлечение на транспортные коммуникации России даже 5% от общего объема транзитных перевозок в евроазиатском сообщении обеспечит рост ежегодных доходов отечественных транспортных и операторских компаний на 2–3 млрд. долларов США.

На взгляд авторов, целесообразно выделить транзит из общего потока грузов и организовать для него выделенные транзитные таможенные посты (ТТП) – отдельно или в составе таможенно-логистического терминала (ГЛТ). Здесь нужно обеспечить минимум формальностей, ориентированных на выполнение рамочных стандартов Всемирной таможенной организации. А по мере роста потребностей в развитии логистики приграничная инфраструктура федеральной собственности может дополняться иными терминалами, необходимыми для деятельности бизнеса (накопление, хранение, комплектация, сортировка грузов и т. д.) и развиваемыми за счет частных инвестиций. В этом случае ТТП может стать одним из ключевых постов более крупного логистического объекта.

Также авторами предлагается начать привлечение транзитных грузопотоков на Дальнем Востоке с Приморского края. Так как Япония, Южная Корея и Китай периодически тестируют возможности прохождения грузов по Транссибу и по региональным направлениям – МТК «Приморье-1», «Приморье-2» и другим местным направлениям перевозок. В связи с этим есть нюанс: Транссиб как МТК – это маршрут «Азия – Европа». «Приморье-1» и «Приморье-2» с ним не конкурируют, поскольку это регио-