



УДК 656

**Н.А. Жаворонков**, аспирант, кафедра КЭЛ и ВЭС ФГБОУ ВО «МГАВТ»  
**Е.В. Зарецкая**, доцент, к.э.н., кафедра КЭЛ и ВЭС ФГБОУ ВО «МГАВТ»  
117105, Москва, ул. Новоданиловская набережная, 2 к.1

### ТРАНЗИТНЫЕ СКОРОСТНЫЕ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ ЛИНИИ КАК ИНСТРУМЕНТ СИСТЕМНОЙ ИНТЕГРАЦИИ ВВТ В МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ СХЕМЫ ДОСТАВКИ ВЫСОКОТАРИФИЦИРОВАННЫХ ГРУЗОВ

*Ключевые слова: интермодальные схемы доставки, перевозка высокотарифицированных грузов с участием ВВТ, скоростные катамараны с горизонтальной загрузкой*

*В статье рассматривается целесообразность создания транзитной скоростной грузопассажирской линии с использованием инновационных скоростных судов катамаранного типа в качестве альтернативной логистической схемы доставки высокотарифицированных грузов в укрупнённых грузовых единицах (УГЕ), следующих по наиболее загруженным федеральным трассам М7 "Волга" и М10 «Россия», имеющим водных дублёров.*

Транспорт, ликвидируя пространственную разобщённость между производством и потреблением, оказывает значительное влияние на конечную цену товара и его конкурентоспособность. Так, согласно данным агентства Boston Consulting Group, при сокращении транспортных и логистических издержек до 11% в структуре ВВП, страна высвобождает порядка 180 млрд. долларов ежегодно[9].

Сегодня, по мнению грузовладельцев, недостаточный уровень логистического сервиса – причина отсутствия высокотарифицированных грузов на реке. По этой причине внедрение логистических принципов, повышающих качество работы многочисленных отечественных перевозчиков и экспедиторов, является объективной необходимостью.

При этом развитие транспортно-логистического потенциала страны невозможно без системно - интегрированного подхода, обеспечивающего оптимальную вовлечённость всех видов транспорта в перевозочный процесс и сбалансированную нагрузку на транспортную инфраструктуру. Сегодня потребитель транспортных услуг выбирает не вид транспорта, не транспортное средство, а готовую схему доставки, ожидая, что груз с минимальными усилиями в любом количестве по оптимальной заранее известной цене, будет немедленно принят к перевозке и доставлен «от двери до двери» (Door to door) в точно указанное время (Just in time)[8].

Именно такому подходу в сочетании с высокими международными стандартами отвечают развивающиеся интермодальные технологии. Они затрагивают сегодня все виды транспорта, образуя новые транспортно-логистические системы, цель которых оптимизировать доставку «от двери до двери». Только за 2017 год объём перевалки контейнеров в российских портах вырос по сравнению с предыдущим годом на 15,6% и составил 4,6 млн. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент) [5].

В соответствии со Стратегией развития ВВТ до 2030 в РФ доля контейнеров в структуре перевозок ВВТ должна составить 6,3%, а доля высокорентабельных грузов 27%.

Однако, обособленность ВВТ из-за его ориентированности на традиционные технологии перевозки массовых грузов, часто связанные с необходимостью их концентрации в порту и взаимодействием с множеством разрозненных вспомогательных служб, препятствует вовлечению речных перевозчиков в интермодальные транспортные системы.

Отсутствие на реке соответствующих технических, организационных и системных логистических решений, специализированного флота и береговой инфраструктуры для работы с высокотарифицированными грузами делает её транспортный потенциал не востребуемым, исключая из схем доставки генгрузов.

Системные логистические решения, отвечающие современным требованиям рынка, направлены, главным образом, на отказ от традиционной технологии доставки груза каждым видом транспорта изолированно друг от друга в пользу интермодализма унифицированной технологии перевозок как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую на базе мультимодальной маршрутизации [10].

Многоэтапная и многооперационная схема доставки унифицируется и превращается в единый высокотехнологичный маршрут, оперативно подстраиваемый под клиента. Разработка и внедрение на ВВП РФ таких прогрессивных транспортно-технологических систем (ТТС) как контейнерные, контрейлерные и системы перевозок с горизонтальным способом грузовых работ (ролкерные), позволит интегрироваться в аналогичные международные системы перевозок, что повысит эффективность и качество транспортного обслуживания.

Современная ТТС представляет собой организационно-технический комплекс, действующий на основе единой системы унифицированных технологических и правовых норм организации перевозок. Стандартные параметры УГЕ, погрузочно-разгрузочного оборудования, специализированных судов и других транспортных средств обеспечивают доставку грузов всеми видами транспорта от мест производства до мест потребления.

Анализ современных интермодальных транспортно-логистических систем привёл к заключению о том, что на ВВП РФ на данном этапе наиболее перспективным представляется организация Комбинированной ТТС на основе специализированного флота, предназначенного для транспортировки грузов в УГЕ (укрупненных грузовых единицах – автотранспортных средствах и в контейнерах) и перевозки пассажиров.

Паромные и Ролкерные ТТС предъявляют минимальные дополнительные требования к портовой инфраструктуре: специализированные причалы с глубиной и длиной, соответствующими габаритам судна, возможностью горизонтальной грузообработки, и площадки для стоянки автотранспортных средств [10].

Несмотря на стремительно меняющуюся макроэкономическую среду (санкции и продовольственное эмбарго) в России сохраняются устойчивые направления внешнеторговых и межрегиональных грузопотоков генеральных грузов, главным образом, ориентированные на мультимодальные и интермодальные способы доставки морскими линиями. При снижении объёма торговли с Европой растёт доля товаров из стран Азиатско-тихоокеанского региона, в большей степени ориентированная на морскую доставку.

Импортные и транзитные грузы в контейнерах по большей части завозятся на территорию РФ через морские порты Северо-Западного, Южного и Дальневосточного бассейнов (на всех направлениях работает порядка 394 судов в режиме 108 морских линий, поддерживаемых 89 операторами [4]), а затем развозятся по стране сухопутным, прежде всего автомобильным транспортом.

Основными портами захода для контейнерных линий являются С.-Петербург – 1919,6 тыс. ДФЭ (доля в общем контейнерообороте составляет 41,5%), Владивосток – 838,8 тыс. ДФЭ (18,1%), Новороссийск – 736,6 тыс. ДФЭ (16%), Восточный – 370,8 тыс. ДФЭ (8%) и Калининград – 239,2 тыс. ДФЭ (5,2%) [6].

Складская инфраструктура крупнейших логистических и экспедиторских компаний, находящаяся преимущественно в Москве и Московской области, постепенно переносится в такие города как Рязань, Тверь и Калуга, города Поволжья (Нижний

Новгород), используемые в качестве промежуточных транспортно-распределительных центров.

Таким образом, можно говорить о соответствии ключевых направлений перевозок высокотарифицированных грузов регионам, тяготеющим к внутренним водным путям ЕГС европейской части России.

В соответствии с анализом интенсивности движения автотранспорта по трассам, имеющих водных дублёров (М7 "Волга" и М10 «Россия»), можно заключить, что основная нагрузка приходится на участки М-10 Москва - Тверь - В. Новгород - С.-Петербург (доходила до 95 тыс. автомобилей в сутки, включая 24 тыс. автомобилей грузоподъёмностью от 5 до 20т и выше) и М-7 Москва – Н. Новгород – Казань – Уфа, Пермь (до 26 тыс. автомобиля в сутки, включая 4 тыс. автомобилей грузоподъёмностью от 5 до 20 т и выше). Стоит также отметить, что в период с мая по октябрь интенсивность движения традиционно увеличивалась, достигая своих пиковых показателей [7].

По своей длине водные трассы не уступают автомагистралям. Длина водных маршрутов, проходящих параллельно наиболее загруженным автотрассам (из Москвы и Санкт-Петербурга в Набережные Челны) 1,6 и 2 тысячи км. соответственно, представляют только приоритетную часть водного маршрута по ЕГС. Таким образом, протяжённость нашей территории не только объясняет отставание в уровне логистического сервиса, но требует соответствующих самостоятельных технических решений. Одним из них может стать использование флота с увеличенной (до 30 км в час) скоростью, эксплуатируемого в режиме срочной линии, работающей на основе публичного коммерческого предложения с несколькими портами захода по жёсткому расписанию.

#### **Список литературы:**

- [1]. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года
- [2]. Стратегия развития ВВТ на период до 2030 года, 2016г.
- [3]. Перечень поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Госсовета, 22.09 2017 года. (15 поручений), сайт Правительства Российской Федерации
- [4]. Распоряжение Правительства РФ от 12 ноября 2015 г. № 2304-р, О внесении в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части линейного судоходства".
- [5]. Информационно-аналитические материалы к расширенному заседанию Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта «Об основных итогах деятельности морского и внутреннего водного транспорта в 2017 году, задачах на 2018 год и среднесрочную перспективу до 2020 года», Министерство Транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство морского и речного транспорта, Москва, 27 марта 2018 года.
- [6]. Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» Минтранс РФ, 05.04.2017
- [7]. Статистика «Интенсивность движения автотранспорта» Росстат, 2014-2017гг.
- [8]. Филимонова М.А. и др. «Проблемы и состояние рынка транспортно-логистических услуг России в условиях экономической рецессии», «Экономика и менеджмент инновационных технологий» № 12 М: 2016. <http://ekonomika.snauka.ru>
- [9]. Прогноз развития Российской экономики до 2018 года// Логистика в России: новые пути раскрытия потенциала: Исследовательское агентство The Boston Consulting Group. 2014. URL: <http://www.bcg.ru/>
- [10]. Милославская С.В., Мыскина А.Б « Внутренний транспорт России, Евросоюза и США» монография, М: Издательство «ТрансЛит», 2017.

**TRANSIT SPEED CARGO PASSENGER LINES AS A TOOL OF SYSTEM  
INTEGRATION OF INLAND WATER TRANSPORT TO MULTIMODAL SCHEMES  
OF HIGH VALUED CARGO DELIVERY**

*N.A. Zhavoronkov, E.V. Zaretskaya*

*Keywords: intermodal delivery schemes, transportation of high-value goods with the participation of Inland Water Transport, high-speed catamarans with horizontal loading*

*The expediency of creating a transit high-speed cargo and passenger line using innovative high-speed vessels of the catamaran type is considered in the article as an alternative logistic scheme for the delivery of high-value goods in unified cargo units (UCU) following the most busy federal routes M7 Volga and M10 Russia.*