

## **Зарубежный опыт и направления развития международных контейнерных перевозок в России**

15 марта 2011 года состоялось совместное заседание Комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей по транспорту и транспортной инфраструктуре и Комитета Государственной Думы по транспорту. На заседании при участии членов Совета Федерации, руководителей федеральных органов исполнительной власти, экспертов, представителей бизнес-сообщества и общественных организаций, ОАО «Российские железные дороги», а также вузов и научных кругов рассматривался вопрос «Об организации контейнерных перевозок в России». Обсуждались необходимость и целесообразность осуществления такого вида перевозок, их проблемы, преимущества и недостатки, а также то, что могут привести контейнерные перевозки в систему российских международных связей и коммуникаций.<sup>1</sup>

*К.В. Холопов*

УДК 658.7/8  
ББК 65.40  
X - 736

### **1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Контейнерные перевозки относятся к комбинированным перевозкам грузов. В их реализации участвует железнодорожный и автомобильный транспорт. Контейнерные перевозки получили также название «бегущее шоссе», подразумевая под этим то, что сама перевозка делится как бы на три составные части. На первом начальном участке грузое автотранспортное средство следует до железнодорожной станции и грузится на железнодорожную платформу. На втором участке железная дорога доставляет автомобиль с грузом на конечную для такого вида отправки станцию. И, наконец, сошедший с железнодорожной платформы автомобиль на третьем этапе доставляет груз конечному получателю. Большинство контейнерных перевозок относятся к категории сопровождаемых, когда водитель автотранспортного средства следует до железнодорожной станции назначения в специально оборудованном для этих целей вагоне.

---

<sup>1</sup> Автор является членом Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре.



Контрейлерные перевозки формально не являются новыми. Периодом их зарождения следует считать конец 60-х - начало 70-х годов XX-го века. Местом зарождения – Центральную Европу. Причин для развития контрейлерных сообщений было найдено несколько.

Первая причина носит экологический характер. В транспортных системах на автодорожный транспорт приходится до 80% вредных выбросов в окружающую среду. На железнодорожный транспорт – на порядок ниже. Стремление европейских стран к формированию чистых экологических систем определило роль и место контрейлерных перевозок сегодня.

Сравнительная экономическая эффективность сферы применения различных видов транспорта определила границы рациональной дальности перевозок. Для автомобильного транспорта это 700 – 800 километров за маршрут, для железных дорог – в 3-4 раза дальше. Следовательно, перевозки грузов на дальние расстояния должны быть комбинированными по видам транспорта. Для международных автомобильных сообщений эффективная дальность перевозок ограничена величиной рейса дальностью 1,5 – 2 тыс. км. Для международных железнодорожных перевозок увеличение максимальной эффективной дальности экономической целесообразностью не ограничено. Наоборот, с учетом традиционной для любой страны мира дегрессионной тарифной шкалы<sup>2</sup>, чем больше расстояние перевозки, тем она выгоднее для грузовладельца.

Третьей причиной стало ограничение пропускной и провозной способности международных и национальных автомагистралей. Перманентное присутствие пробок на автомобильных дорогах влияет не только на экологию, но и на сроки доставки грузов автомобильным транспортом и их экономическую эффективность. Перемещение автомобилей по платным автострадам отчасти решает эту проблему, но увеличивает издержки перевозчиков и автотранспортные тарифы для грузовладельцев.

В-четвертых, контрейлерные перевозки отчасти решают проблемы сезонных ограничений на использование автомобильных дорог для стран с северным и неустойчивым климатом. Здесь имеется в виду специфика не только России, но и некоторых других стран, например, Аляски в США. Закрытие автодорог или ограничение нагрузки на ось и полной массы автомобиля в зимне-весенний период уменьшаем объемы перевозок, оказывая тем самым негативное влияние на экономическое и социальное обеспечение отдельных регионов. Типичным примером для иллюстрации этого являются российские регионы на Урале и в Сибири.

Страны Европы и США страдают от непомерного перегруза автотранспортных средств, влияющего на аварийность движения и состояние шоссейных дорог. Факты систематического превышения допустимых национальными законодательствами нагрузок на ось зафиксированы практически во всех странах мира.

---

<sup>2</sup> Удельная покилометровая тарифная ставка уменьшается с увеличением расстояния перевозки.

И, наконец, многие европейские страны ограничивают движение грузового автотранспорта в субботные, воскресные и праздничные дни. В Германии, Австрии и Швейцарии в летний период отпусков передвижение грузового автотранспорта запрещено по субботам. При этом маршрутные контейнерные поезда передвигаются, как правило, в ночное время суток. Правда, следует отметить, что грузовые железнодорожные станции в большинстве европейских стран в воскресные дни не работают.

Все вышеперечисленные факторы заставили мировое сообщество искать разумные комбинации сочетания преимуществ автомобильного и железнодорожного транспорта. Очевиден тот факт, что первый контейнерный поезд прошел в 1972 году международный маршрут между Кёльном (ФРГ) и Вероной (Италия). До начала XXI-го века контейнерные маршруты в Европе были весьма популярны, давая сначала приросты в объемах таких перевозок до 30%, а в конце прошедшего века - до 8 – 10% в год.

### **2. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Международный опыт свидетельствует о наибольшей популярности контейнерных маршрутов в Европе, и, в частности, в странах Евросоюза. Здесь надо говорить о создании условий для реализации таких перевозок, когда практически было облегчено административное преодоление государственных и таможенных границ.

Ещё до прохождения первого контейнерного поезда, в котором на железнодорожных платформах в качестве грузов располагались автомобильные прицепы и автопоезда с грузами внутри, была создана, обоснована и доказана концепция такого вида международных комбинированных сообщений. В 1970 году был создан Международный союз транспортных компаний контейнерных перевозок (UIRR) в качестве неправительственного общественного объединения этого сегмента рынка комбинированного транспорта.<sup>3</sup> Фирменная структура данного сегмента рынка достаточно ограничена ввиду специализации и особенностей в организации и осуществлении такого вида перевозок. На сегодняшний день союз объединяет 18 компаний из 12 стран. Компании, входящие в UIRR, работают в 20 странах Европы и перевозят ежегодно в контейнерных поездах около 160 млн. тонн груза. Географическая сфера оборота контейнерных поездов почти полностью сосредоточена в странах Евросоюза.

Среди реально реализованных контейнерных проектов на первом месте стоит маршрут Галларате (Италия) – Мейзен (Бельгия). Маршрут имеет протяженность 1280 километров, из которых 1110 километров приходится на железнодорожный транспорт. Оставшиеся 170 километров относятся к автомобильным плечам в начале и в конце маршрута, которые осваиваются до начала и после окончания железнодорожных перевозок. Товаропоток осваивается в основном генеральными

---

<sup>3</sup> Union of Combined Road-Rail Transport Companies.



грузами. Поезд стандартной длины, состоящий из 17 железнодорожных платформ, регулярно курсирует по маршруту 8 раз в неделю, проходя при этом по территории 6 государств Евросоюза. На каждую платформу встает 2 сменных автомобильных кузова с грузами. Весь подвижной состав принадлежит компании AMBROGIO SPA. Маршрут функционирует с 1985 года. Организаторы контрейлерного маршрута говорят о снижении на 15-17% затрат на транспортировку грузов и о снижении вредных выбросов на 20%. При этом также идет речь о годовой экономии около 2,5 млн литров автомобильного топлива.

Широко известен чисто французский контрейлерный маршрут, который, начиная с 2003 года, курсирует между Парижем и Марселем, перевозя в кузовах автомобилей всё те же генеральные грузы. Соотношение автомобильного и железнодорожного плеч на расстоянии контрейлерной перевозки в 240 километров 1:8. Маршрут реализуется транспортной компанией COMBIDEM, которая эксплуатирует на постоянной основе около 350 сменных кузовов. Регулярность контрейлерного сервиса – 5 раз в неделю в каждом направлении. Компанией заявляется снижение транспортных расходов на 10% при снижении вредных выбросов в окружающую среду на 70-75%.

Контрейлерные технологии используются на всех континентах. Их широко применяют в США, Канаде и Австралии. Основная причина заключается в заботе властей этих стран о состоянии автомобильных дорог. Существующие национальные ограничения по нагрузке на ось автотранспортных средств выдерживаются не всегда, что инициирует внедрение автомобильных перевозочных технологий при преимущественном участии железнодорожного транспорта.

Существуют международные контрейлерные перевозки и на постсоветском пространстве. В частности, речь идет о комбинированных перевозках по территории Украины, Белоруссии и Казахстана, а также стран Балтии. Так, в частности, в 2003 году был запущен контрейлерный поезд Ильичевск (Украина) – Минск (Белоруссия) – Клайпеда (Литва). Изначально маршрут, получивший название «Викинг», предназначался для контейнерного транзита между портами Черного и Балтийского морей. Позднее в состав маршрута стали включать железнодорожные платформы, предназначенные для перевозки полуприцепов и автопоездов. Значимость маршрута определялась также тем, что Ильичевск и Клайпеда не являлись конечными пунктами маршрутов комбинированных перевозок, а, в том числе, и порами железнодорожных паромных переправ: Ильичевск – Варна (Болгария) и Клайпеда – Мукран (Германия). Степень комбинированности международных маршрутов как бы умножался – паром вез железнодорожные вагоны, на железнодорожных вагонах стояли автомобили, а в автомобилях находился груз.

Но для контрейлерных перевозок выделялся именно маршрут Ильичевск – Минск – Клайпеда длиной около 1700 километров. Время в пути – 52 часа. Время прохождения границ – не более 2-х часов. Широкая презентация проекта «Викинг» была отмечена в 2009 году в качестве одного из лучших маршрутов комбиниро-

ванных перевозок Ассоциацией европейских интермодальных перевозок. Однако данный проект имел в основном контейнерную направленность – с 2007 года перевозка автотранспортных средств на железнодорожных платформах была прекращена. Всего же за 7 лет маршрутом «Викинг» было перевезено всего 540 единиц автотранспортных средств.

Положительные прецеденты этот проект всё же имеет. Существует опыт продления контрейлерных маршрутов за пределы территории стран СНГ в Евросоюз. Время пересечения границы Литвы для поезда «Викинг» составляет всего 30 минут. Существуют возможности продления контрейлерного маршрута в другие страны, например, через паромные переправы в Турцию, или через территорию Грузии в страны Средней Азии.

Особо важно то, что контрейлерные маршруты могут формироваться на «пространстве 1520», то есть на территории стран с шириной железнодорожной колеи, принятой на всём постсоветском пространстве, а также в Монголии и Финляндии<sup>4</sup>. Тому примером является существование ещё одного контрейлерного поезда. В 2003 году при участии украинских и польских железных дорог был запущен маршрут Киев – Славков (Польша) протяженностью около 1000 км. Поезд получил название «Ярослав». Славков является железнодорожной станцией в пригороде польского города Катовице. В советское время для доставки силезских углей на территорию Украины была построена «широкая», в отличие от европейской колеи 1435 мм, железная дорога. В последние десятилетия угольная направленность перевозок по этому направлению потеряла актуальность. Но появилась новая цель – продление интересов железных дорог России и Украины за пределы своих национальных границ на территорию Евросоюза с целью организации и осуществления международных комбинированных и мультимодальных перевозок. «Ярослав» проходит около 1000 км за 40 часов, включая операции на погранпереходе. Следует отметить, что пока промышленного значения этот контрейлерный маршрут не имеет, так как его создание отталкивалось от технологических возможностей железных дорог, а не от существующей и перспективной грузовой и клиентской базы на данном направлении.

Следует, однако, отметить, что все перечисленные выше контрейлерные маршруты никак не затрагивают территорию России и транспортный рынок нашей страны. Иногда – даже наоборот. Например, продление контрейлерного поезда «Викинг» на Турцию и страны Средней Азии в обход России имеет целью не пускать значимые международные транспортные потоки на пространства нашей страны.

---

<sup>4</sup> Ширина колеи финских железных дорог, построенных в основном ещё в период вхождения Финляндии в состав Российской Империи, равна 1524 мм, что, однако, не препятствует нормальному продвижению подвижного состава колеи 1520 мм.



### **3. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ**

В России ни международных, ни внутренних контейнерных перевозок пока нет. Инициатором их создания является ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД). Для лидера отечественной транспортной отрасли – это диверсификация деятельности и деятельный вклад в решении проблемы транспортной и экономической доступности удаленных от европейской части регионов, не связанных с центром страны и другими краями железными дорогами. Поэтому здесь интересы государства и транспортного бизнеса совпадают. Другое дело, насколько реалистичным является воплощение контейнерных систем в России сегодня. Никаким указом сверху это сделать невозможно.

Было бы нечестным говорить и лукавить против истины, если утверждать, что в Европе контейнерные проекты развиваются со стремительной скоростью, и дают ощутимый экономический эффект. Все приведенные ранее евросоюзовские контейнерные проекты шли «со скрипом», а иногда даже без какого-либо положительного экономического результата. Это не значит, что в странах Евросоюза не занимают реальным бизнесом, и не считают заработанные и потраченные деньги.

К контейнерным перевозкам на Западе подталкивают законодательные требования государств к международным и национальным транспортным системам. Главным требованием принято считать экологическую чистоту транспортных систем. Поэтому, там, где это возможно, автомобильная доставка «от двери до двери» заменяется на доставку железнодорожную. А в тех районах, где железнодорожных подъездных путей у предприятий нет, применяется комбинированная контейнерная перевозка, значительно сокращающая вредные выбросы, например, выбросы CO<sub>2</sub> в атмосферу.

Основной географической областью реализации контейнерных проектов в Европе являются трансальпийские маршруты доставки грузов. В каждом из них, как правило, фигурируют альпийские страны и районы. Сильно преуспели в этом Австрия и Италия. Тому причиной жесткие дорожные ограничения. Так, в Австрии по субботам, воскресениям и праздничным дням запрещается движение грузовых автомобилей с прицепом полной свьюше 3,5 тонн, а также прицепов полной массой свьюше 7,5 тонн. Ограничения ужесточаются в летний период с 1 июля до 31 августа. Исключения составляют только автомобильные перевозки, которые реализуются как часть контейнерных сообщений.

Среди экономических факторов частичного отказа от прямых автомобильных перевозок доминирует высокая стоимость топлива. Стоимость одного литра дизельного топлива колеблется от 1,4 евро во Франции и Нидерландах, до 1,5 евро в Германии и 1,6 евро в Великобритании. Стоимость бензина марки е95 в этих странах ещё выше – в среднем примерно на 0,2 евро за каждый литр. При этом применение экологических требований к топливу по стандарту Euro V делает его ещё дороже.



В России эти проблемы, конечно, есть, но не они являются определяющими для развития контрейлерных перевозок. В нашей стране работает около 5,5 млн. грузовых автомобилей. Но качество автомобильных дорог не позволяет надлежащим образом исполнять транспортную работу. Всего в России около 450 тыс. км дорог с твердым покрытием. Однако аналогов по качеству европейских дорог у нас меньше 3% - 1,1 тыс. км дорог первой категории<sup>5</sup> (аналог европейских автобанов) и 11,0 тыс. км дорог второй категории (аналог европейских шоссе). 77% российских автодорог относится к категории «прочие», что не имеет аналогов в европейской классификации. Почти 63% протяженности региональных дорог не отвечают даже российским нормативным требованиям. Следовательно, устойчивое только автотранспортное сообщение в нашей стране ограничено.

Для международных перевозок фактор качества дорог является ещё более значимым. Европейские автомобильные перевозчики неохотно появляются на левом волжском берегу. И уж совсем не хотят переваливать за уральский хребет. Или в качестве компенсации за технические риски заказывают в качестве оплаты транспортных услуг двух- или трехразовые тарифы.

Автор, не называя других, решил остановиться именно на этом факторе, чтобы показать, что действия его одного уже вполне достаточно, чтобы начать пути решения проблемы доставки грузов во внутренних и международных сообщениях в отдаленные регионы страны. Железная дорога должна принять на себя основное бремя в доставке грузов, если чисто автомобильная перевозка затруднена или невозможна. Автомобильным перевозкам по плохим российским дорогам надо оставить небольшие плечи. Для импортных перевозок надо оставить автотранспорту последний участок доставки, для экспортных перевозок – первое до железной дороги.

Возникает вопрос: а зачем возить автомобиль с грузом по железной дороге? Может быть, просто перегружать товары с автомобиль на железнодорожный подвижной состав, а потом - наоборот? Сейчас чаще всего так и делают. Следовательно, контрейлерные перевозки должны быть выгоднее просто автомобильных перевозок. Но эффективность контрейлерных перевозок в нашей стране пока никто не считал. А считать есть что. Какой автомобильный перевозчик отдаст «львиную долю» своего вознаграждения железной дороге при существующем его тарифном монополизме? При очевидном многодневном отчуждении автотранспортного средства и отсутствии гарантий обратной загрузки.

Здесь видно два пути решения проблемы. Либо государство проявит заботу об экономическом (внешнеэкономическом) развитии удаленных регионов и субъектов его хозяйственной деятельности. Либо все участки международных и национальных контрейлерных перевозок будут находиться в одних руках, и оператор

---

<sup>5</sup> В Северо-Западном, Южном, Северо-Кавказском и Дальневосточном федеральном округах автомобильных дорог первой категории вовсе нет.



контрейлерных сообщений будет сам просчитывать экономическую целесообразность и эффективность комбинированных перевозок. Первым кандидатом на роль такого оператора могут стать Российские железные дороги в виде одной из специализированных «дочек» ОАО РЖД. Видимо на это нацелено сейчас руководство нашего основного железнодорожного перевозчика.

Развивать международные контрейлерные перевозки следует на всем «пространстве 1520», то есть территорий бывшего Советского Союза. Особое внимание следует уделить Единому таможенному пространству России, Белоруссии и Казахстана. Здесь не должно возникать проблем задержек с таможенным оформлением контрейлерных перевозок.

Если предположить, что международным контрейлерным оператором изначально станет структура ОАО РЖД, то следует позаботиться о том, что ей обязательно потребуется пул надежных экспедиторов. Не принижая роль и значение экономики и технологий контрейлерных сообщений, оператору все равно придется заботиться о привлечении грузопотоков, о клиентской и грузовой базе. Это не его работа. Для этого существует международный экспедиторский корпус. Надо сделать только правильный выбор из большого множества желающих сотрудничать со структурами ОАО РЖД.

В этой работе автор умышленно ушел от рассмотрения иных проблем организации и осуществления международных контрейлерных перевозок, заострив внимание на условиях их необходимости и целесообразности. А этих проблем очень много, и каждая из них может стать препятствием для реализации проекта. Например, контрейлерные перевозки в нашей стране не обременены надлежащей нормативной базой. Проще сказать, что она практически полностью отсутствует, и для внутренних перевозок, и для перевозок международных. Принципы тарифного ценообразования для железных дорог при осуществлении контрейлерных перевозок также не установлены. Для прохождения таможенных и иных границ надо создавать соответствующие правила – ведь груз на железнодорожной платформе не просто груз, а автотранспортное средство с грузом. Кроме того, существует великое множество технических и технологических проблем – от специализированного подвижного состава до контрейлерных терминалов. И, наконец, нужна популяризация в нашей стране такого вида комбинированных сообщений – ведь пока о них знают только специалисты и руководители отрасли.

Хочется надеяться, что участие в этих процессах депутатов Государственной Думы, транспортников и представителей бизнеса позволит ускорить разработку и внедрение этого вида прогрессивных комбинированных перевозок.

### **БИБЛИОГРАФИЯ:**

Материалы Совместного заседания Комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей по транспорту и транспортной инфраструктуре и Комитета Государ-



ственной Думы по транспорту «Об организации контейнерных перевозок». ОАО «РЖД», 15 марта 2011 г.

Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2001. - 368 с.

Левиков Г.А., Тарабанько В.В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции). Учебное пособие. 2-е издание, исправленное и дополненное. – М.: РКонсульт. 2006. - 224 с.

Клепиков В.П. Смешанные перевозки российских экспортных грузов. – М.: РКонсульт. 2004. - 224 с.

.....

### **ТПП РФ: подписано соглашение между российским и румынским деловыми советами**

4 октября в Москве в рамках десятой сессии Межправительственной Российско-Румынской комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству (МПК), прошедшей под председательством Министра науки и образования Российской Федерации А. Фурсенко и Министра экономики, торговли и деловой среды Румынии И. Аритона, состоялось подписание Соглашения о сотрудничестве между Деловым советом по сотрудничеству с Румынией при ТПП РФ и Деловым советом по экономическому сотрудничеству с Российской Федерацией при ТПП г. Бухарест, сообщает пресс-служба ТПП РФ.

Председатель Делового Совета по сотрудничеству с Румынией, старший вице-президент ОАО «Мечел» В.А.Тригубко отметил: «Очень важно, что деятельность Деловых советов находит понимание и поддержку на государственном уровне как в России, так и в Румынии. Цель Деловых советов – способствовать более глубокому развитию двусторонних экономических и коммерческих отношений. Акцент в работе делается на расширение прямых контактов между российскими и румынскими бизнес-сообществами, особенно между средним и малым бизнесом, а также на активизации сотрудничества на уровне регионов двух стран. Подписание Соглашения является залогом долгосрочного перспективного взаимодействия между двумя советами, направленного на достижение поставленных задач».

Деловой совет – это формат клуба для представителей российских деловых кругов на общественных началах, который способствует взаимодействию и расширению деловых контактов между представителями бизнеса России и Румынии. На территории Румынии также действует аналогичный Деловой совет по экономическому сотрудничеству с Российской Федерацией.

Деловой совет был создан в декабре 2010 г. по инициативе ОАО «Мечел» - одного из крупнейших российских инвесторов в Румынии. Деятельность Совета нацелена на развитие сотрудничества между российским и румынским бизнес-сообществами.

.....

