DOI 10.22394/1818-4049-2017-79-2-198-203
УДК 656.2.078.12

В.А. Куликова

Проблемы развития транзитного потенциала на Дальнем Востоке и пути их решения

В статье раскрываются проблемы правового регламентирования работы транспортных узлов, даются анализ существующих нормативных документов и предложения по регулированию работы узлов с учетом современного состояния взаимодействия видов транспорта. В научной работе рассмотрены актуальные проблемы развития транзитного потенциала, отношения по созданию условий для новых «транспортных продуктов» и повышению качества сервиса на Дальнем Востоке в период экономического кризиса, вызванного введением антироссийских санкций. Статья посвящена сегодняшней важнейшей задаче – созданию условий для новых продуктов и повышения качества сервиса на Дальнем Востоке, что в нынешней экономической ситуации может оказаться хорошим подспорьем экономике и дать мощный толчок развитию и укреплению внешнеэкономических связей между Россией и странами АТР.

Topical problems of transit potential development, the reasons for creating conditions for new «transport products» and improving the quality of service in the Far East during the economic crisis caused by the introduction of anti-Russian sanctions were considered in the scientific work. Delivery of goods in containers is one of the most popular ways of transporting goods all over the world. The market of container transport in Russia has recently grown at the rate of 20% per year. Today, the pace has slowed slightly. The fault is the economic crisis and the political situation, despite this, the work on the development of container transportation continues: new routes for container trains are organized, transport technologies are improved, new services are developed. The article is devoted to the today's most important task – creating conditions for new products and improving the quality of service in the Far East, which in the current economic situation can be a good help to a fading economy and give a powerful impetus to the development and strengthening of foreign economic relations between Russia and the APR countries.

Ключевые слова: транспортный узел, нормативные документы, правовое регулирование, взаимодействие видов транспорта, нормативная база систем добровольной сертификации, международный транспортный коридор, грузооборот, транспортный продукт, логистические операторы.

Keywords: regulatory framework of voluntary certification base, express container transportation, customer orientation, railway transit potential, international transport corridor, freight turnover, transport product, logistics operators.

Географические особенности России определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала.

Важную роль в развитии транзитного потенциала играют транспортные узлы – место стыкования разных видов транспорта, в которых кроме перевалки грузов, их хранения и документального оформления выполняются также таможенные и пограничные операции. Самыми крупными по объемам перевалки являются транспортные узлы в пунктах стыкования железнодорожного и морского транспорта.

Куликова Владислава Александровна – аспирант, Дальневосточный государственный университет путей сообщения (г. Хабаровск). *E-mail: Laurent89@mail.ru*

Вопросы, связанные с перевозкой и перевалкой грузов в смешанных сообщениях, регулируются следующими нормативными документами: Гражданским кодексом (гл. 40), Федеральными законами 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской федерации», 261-ФЗ «О морских портах в Российской федерации», 17-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта», Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, Правилами перевозок грузов в прямых смешанных железнодорожно-водных сообщениях.

В приведенных источниках транспортного права указывается на три документа, которые могут регламентировать работу транспортных узлов по организации перегрузки грузов прямого и непрямого смешанного сообщений:

- договор на эксплуатацию пути необщего пользования (или договор на подачу и уборку вагонов);
- узловое соглашение;
- единый технологический процесс работы станции примыкания и пути необщего пользования, каковым является порт.

Договор на эксплуатацию пути необщего пользования (или договор на подачу и уборку вагонов) включает вопросы технические (стрелка примыкания, размер фронта, расстояние подачи и уборки, принадлежность локомотива, перерабатывающая способность пути необщего пользования), расчетные (порядок определения и внесения сборов и плат) и вопросы, которые условно можно отнести к технологическим (время выполнения маневровых и грузовых операций). При этом пункт «Дополнительные условия» может включать технологические вопросы, вопросы ответственности сторон, планирования работы и любые другие для решения проблем взаимодействия.

Узловое соглашение – это гражданско-правовой договор, в соответствии с которым перевозчики различных видов транспорта обязуются совершать в установленном договором порядке в отношении друг друга согласованные действия в интересах грузоотправителя (грузополучателя), направленные на своевременную передачу груза в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой в целях обеспечения перевозки в прямом смешанном сообщении.

Узловые соглашения относятся к категории долгосрочных договоров, поскольку заключаются на 5 лет в обязательном порядке, предусмотренном ст. 445 ГК. В случае изменения технического оснащения или технологии работы пункта перевалки грузов Узловое соглашение по предложению одной из сторон может быть полностью или частично пересмотрено до истечения срока его действия.

Отсутствие давно обещанного Гражданским Кодексом Закона о смешанных (комбинированных) перевозках, недостаточно четкое регламентирование вопросов правового регулирования деятельности транспортных узлов вносит существенные затруднения в организацию их работы. Одно из доказательств этого – брошенные поезда на подходах к морским портам.

Единый технологический процесс (далее – ЕТП), кроме технических параметров станции примыкания и пути необщего пользования, включает, в основном, технологические вопросы. В ЕТП приводятся технологические графики выполнения отдельных операций с документами, грузами и вагонами, нормируются маневровые операции, могут быть представлены контактные графики выполнения перевалочных работ и обязательно суточный план-график работы транспортного узла. При этом суточный план-график может использоваться, скорее, для определения перерабатывающей способности узла, чем для организации работы, поскольку строится на сильно усредненные условия, объемы работы и структуру грузопотока. В транспортных узлах, особенно железнодорожно-водных, велика неравномерность поступления грузов, связанная с сезонностью, временем навигации, действием метеорологических условий. Рассчитанные по суточному плану-графику нормы перевалки и оборот вагонов сильно отличается от реальных условий, не могут быть обеспечены сторонами ежедневно, что приводит к неприятию этих норм и ЕТП в целом.

Описанные документы можно представить в виде взаимно перекрывающихся плоскостей, где участок перекрытия – общие для всех документов вопросы, то есть часть вопросов технических, технологических, организационных дубли-

руются во всех трех документах. Так, и в Договоре, и в ЕТП указывается размер грузовых фронтов и их перерабатывающая способность, место передачи вагонов и грузов и другие данные.

Кроме того, в сферу управления контейнерными перевозками входит решение таких задач, как планирование отправок, техническое нормирование работы парка, разработка и реализация планов формирования вагонов с контейнерами, а главное – оперативное управление.

Для обеспечения четкой и слаженной работы перевозчиков разных видов транспорта и стивидоров в транспортных узлах по перевалке и передаче груза с одного вида транспорта на другой необходимо регламентировать следующие вопросы:

– технические, касающиеся размеров фронтов погрузки-выгрузки, расстояния подачи и уборки, числа вагонов в подачах, перерабатывающей способности каждого фронта и узла в целом;

– технологические – порядок передачи информации, грузов и перевозочных документов, порядок подачи, погрузки и выгрузки транспортных средств;

– вопросы планирования подвода грузов и порожнего тоннажа, сменно-суточного планирования погрузки, выгрузки и перевалки;

– порядок расчетов за выполненные работы, простой транспортных средств;

– вопросы ответственности за задержку грузов и подвижного состава.

Часть вопросов планирования, а именно порядок согласования заявок на перевозку и планирование подвода груза должны быть прописаны в договорах между видами транспорта, а также в технологии работы Дорожного центра фирменного транспортного обслуживания (далее – ДТЦФТО) и логистических центров. Рассмотрим самые масштабные программы, которые, по моему мнению, являются началом эффективной интеграции российской и китайской транспортных систем.

«Транссиб за 7 суток»

Один из самых успешных и востребованных контейнерных продуктов – «Транссиб за 7 суток». Он существует с 2013 г. и реализуется ОАО «РЖД» совместно с ПАО «ТрансКонтейнер» и ООО «Восточная стивидорная компания». Сначала расстояние от Находки до Москвы контейнерный поезд проходил по расписанию за 7 суток. В 2014 г. скорость перевозки по этому маршруту удалось обеспечить на уровне 1072 км/сут. Для сравнения: средняя маршрутная скорость движения контейнерных поездов по сети РЖД по итогам 2014 г. составила 885 км/сут. Слаженность действий всех сторон позволила отправить в 2015 г. первый экспериментальный поезд «Транссиб за 6 суток».

Запуск ускоренных контейнерных поездов откроет большие возможности перед японскими и южнокорейскими корпорациями по доставке их товаров не только в Россию, но и в страны Европы. Сокращение временных затрат в значительной мере повышает привлекательность железнодорожного сухопутного моста между Азией и Европой и работает на увеличение объемов транзитных перевозок.

Для пропуска контейнерного поезда применяется технология удлиненных гарантийных плеч технического обслуживания вагонов и максимального совмещения стоянок для смены локомотива и локомотивных бригад, что, несомненно, увеличивает пропускную способность Транссиба.

Стабильному росту железнодорожного транзита по Транссибу также во многом способствовали усилия по созданию технологических и тарифных условий для перевозок грузов контейнерными поездами. Напомню, что на сегодняшний день альтернативный маршрут доставки грузов с востока на запад пролегает по южно-океанскому пути через Суэцкий канал.

В рамках проекта «Транссиб за 7 суток» в РЖД разработали новый транспортный продукт «Байкал шаттл» для транспортировки японских и корейских грузов из порта Иокогама в Москву. Преимущество новой услуги в том, что состав идет от станции отправления до станции назначения без расформирования, за счет чего достигается высокая скорость доставки грузов. Кроме того, отправление ускоренных контейнерных поездов позволит оптимизировать технологический процесс переработки контейнеров в порту перевалки. Подводить суда под погрузку будут с учетом графика прибытия контейнеров. Немаловажно, что контейнерные поезда следуют

строго по расписанию, что значительно повышает качество услуг, оказываемых клиентам. В целом развитие ускоренных контейнерных перевозок по Транссибу является одним из приоритетных направлений деятельности ОАО «РЖД».

Ставка на международный транспортный коридор

Уже в 2015 г. также был успешно реализован проект по доставке транзитного груза в составе контейнерного поезда из Китая в порт Восточный с дальнейшей отправкой в порт Пусан. Перевозка осуществлена через железнодорожный пограничный переход Суйфэньхэ (КНР) – Гродеково в рамках международного транспортного коридора «Приморье-1» (Харбин – Суйфэньхэ – Гродеково – Владивосток – Восточный – Находка – порты АТР). На ст. Гродеково из Китая прибыло два поезда с 122 контейнерами, из которых был сформирован и отправлен на ст. Находка-Восточная железнодорожный состав из 69 вагонов. Там контейнеры перегрузили на судно, взявшее курс на южнокорейский порт Пусан. Планируется, что в дальнейшем контейнерный поезд с китайскими грузами будет ходить минимум раз в неделю.

Данный транспортный коридор выступает альтернативой традиционному пути через порт Далянь, который сегодня значительно перегружен. Между тем железнодорожные перевозки позволяют транспортировать грузы в промышленных объемах в максимально сжатые сроки».

Помимо этого, запуск контейнерных перевозок в данном направлении является частью реализации ряда проектов, значимых для развития экономики нескольких государств. Так, Правительством РФ в настоящее время реализуется проект «Приморье-1», который направлен на движение транспорта по определенному маршруту. В первую очередь, рассматривается маршрут для контейнерных перевозок из северных провинций Китая через пограничный переход Суйфэньхэ – Гродеково в Восточные порты России с дальнейшей отправкой в южные провинции КНР, США, Японию, Корею и другие страны, а также в обратном направлении.

Напомним, проект по развитию международного железнодорожного сообщения КНР (Суйфэньхэ) – РФ (Гродеково) реализуется в рамках решения, принятого рабочей группой Расширенной туманганской инициативы (далее – РТИ). Одним из ключевых направлений сотрудничества РТИ является организация транзитных перевозок китайских экспортных грузов через российские морские порты Приморья. Регулярные отправки транзитных контейнеров в данном направлении позволят оптимизировать транспортно-логистическую цепь поставок грузов из серверных провинций Китая и в обратном направлении, посредством использования инфраструктуры стивидорных компаний Дальнего Востока и ОАО «РЖД».

Развивается также международный транспортный коридор «Приморье-2» (Хуньчунь – Краскино – Посьет – Зарубино – порты АТР). Транзит товаров через погранпереход Хуньчунь (КНР) – Махалино в Южную Корею позволит китайскому бизнесу значительно уменьшить транспортное плечо. Провинцию Цзилинь от ближайшего порта Далянь отделяет 1,2 – 1,3 тыс. км, а от приграничного города Хуньчунь до российского порта Зарубино в бухте Троицы – всего 70 км.

Отмечу также, что 26 октября 2016 г. Дальневосточная железная дорога зафиксировала рекордный уровень экспортных перевозок из России в КНР через пограничный переход Махалино – Хуньчунь – 1,5 млн. тонн. Прирост к уровню прошлого года на эту дату составил 73,4%. Основной вид груза – уголь. С начала 2016 г. через пограничный переход Махалино – Хуньчунь перевезено 1 млн. 344,7 тыс. тонн угля. В КНР железнодорожным транспортом также доставляются руда (138,5 тыс. тонн) и лесные грузы (23,4 тыс. тонн). Всего с начала функционирования перехода через него было транспортировано свыше 3 млн. 274 тыс. тонн грузов. Для сравнения: в 2014 г. в данном направлении перевезено 551,7 тыс. тонн. Результат работы очевиден [1].

Для дальнейшего роста грузооборота и упрощения пользования сервисами в Интернете был открыт новый информационный портал – совместный проект Дальневосточной и Харбинской железных дорог. На сайте можно узнать, какие существуют возможности и условия перевозок через международные транспортные коридоры «Приморье-1»

и «Приморье-2» (рис. 1), кроме того, получить необходимый для оформления транспортировки грузов набор документов, изучить нормативно-правовое обеспечение процесса перевозок. С российской стороны работу портала поддерживают специалисты Дальневосточного ТЦФТО, Хабаровского информационно-вычислительного центра и службы международных связей Дальневосточной железной дороги. Все это делается для того, чтобы расширить формат международного сотрудничества.

Добавлю, что эффективное функционирование отечественной контейнерной транспортной системы определяется состоянием ее материально-технической базы, инфраструктуры, а также формой управления контейнерными перевозками. Пока через международные транспортные коридоры проходит небольшой поток грузов из-за низкой пропускной способности железных дорог, для улучшения ситуации реализуется Федеральная программа развития транспортной системы России. [2]

Проведенный в статье Р.Г. Леонтьева, д-ра экон. наук, «Стратегия развития транспортных систем России и Китая» анализ состояния транспортного рынка и его внешней среды, перспектив и факторов развития транспорта КНР позволяет выявить незначительное сходство и существенные различия в российском и китайском подходах к определению и формулированию транспортных императивов, факторов и стратегий, а также сделать существенный вывод о том, что для транспорта Дальнего Востока России полезность интеграции транспортных систем РФ и КНР может быть выражена лишь в эффективной реализации транзитного потенциала региональных МТК («Приморье-1» и «Приморье-2») [3].

Все приведенные в настоящей статье программы и проекты, наряду с множеством пограничных переходов между Дальним Востоком РФ и Северо-Восточным Китаем как связующего звена транспортных рынков этих регионов сопредельных стран, можно считать важнейшими предпосылками эффективной интеграции российской и китайской транспортных систем.

Дальнейшее развитие коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» даст строительство новых транспортных объектов на Дальнем Востоке, модернизацию и развитие систем управления транспортом.

Главный аналитик отрасли – генеральный директор Фонда развития Дальнего Востока Алексей Чекунков полагает [4], что ключевое преимущество международных транспортных коридоров – выгодное географическое положение. Однако, для увеличения грузооборота сегодня этого недостаточно. Операторам необходимо видеть экономическую

Рис. 1. Международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2»

и технологическую целесообразность использования тех или иных маршрутов. В связи с этим полагаем своевременной разработку и введение в действие комплекса специальных стандартов (нормативной база систем добровольной сертификации) для объектов транспортной отрасли, не подпадающих под действие основных технических регламентов, что позволит создать систему формирования и контроля нормативных требований к транспортным средствам и оборудованию, которые разрабатываются, производятся или импортируются в Российскую Федерацию. К тому же сейчас поток товаров из Китая, даже несмотря на замедление экономики, значительно превышает объемы грузов, следующих в обратном направлении. Это является одним из сдерживающих факторов в развитии контейнерных перевозок. По моему мнению, для решения этой проблемы нужно сконцентрироваться на разработке комплексных решений с использованием внутрироссийских перевозок за Урал и на Дальний Восток, а также из России в страны АТР или, например, в Казахстан для дальнейшей передислокации контейнерного оборудования в страны АТР. Сегодня необходимо выстраивать грамотную логистику не только при транспортировке экспортно-импортных грузов, но и при организации доставки товаров внутри страны.

Список литературы:

1. *О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 гг.)» (с изменениями и дополнениями от 29.07.2016 г.) [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848. URL: http://base.garant.ru/1587083/1/#ixzz4MjvdftWN (16.04.2017 г.)*
2. *Гурова Т. Мы говорим о трети территории страны [Электронный ресурс]. Эксперт. № 24 (991). URL: http://expert.ru/expert/2016/24/myi-govorim-o-treti-territorii-stranyi (16.04.2017 г.)*
3. *Леонтьев Р.Г., Орлов А.Л. Стратегия развития транспортных систем России и Китая // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 2 (71). С. 26–35.*
4. *Проценко С.В. Конкуренция норм национального уголовного права и конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства // Международное уголовное право и международная юстиция. М. : Юрист, 2009. № 3. С. 14–16.*
5. *Колик А.В. Интермодальные перевозки и концепция синхромадализма // Транспорт: наука, техника, управление. 2015. № 8. С. 22–26.*
6. *Резер С.М., Акулов А.М. Мультимодальные перевозки мелких отправок в сборных контейнерах. Российская акад. наук, ВИНИТИ РАН. М., 2015. 221 с.*
7. *Тиверовский В.И. Научные исследования в области транспорта и логистики за рубежом // Транспорт: наука, техника, управление. 2015. № 4. С. 37–39.*

References:

1. *O Federal'noj celevoj programme «Razvitie transportnoj sistemy Rossii (2010 – 2020 gg.)» (s izmeneniyami i dopolneniyami ot 29.07.2016 g.) [EHlektronnyj resurs] : postanovlenie Pravitel'stva RF ot 5 dekabrya 2001 g. № 848. URL: http://base.garant.ru/1587083/1/#ixzz4MjvdftWN (16.04.2017 g.)*
2. *Gurova T. My govorim o treti territorii strany [EHlektronnyj resurs]. EHkspert. № 24 (991). URL: http://expert.ru/expert/2016/24/myi-govorim-o-treti-territorii-stranyi (16.04.2017 g.)*
3. *Leont'ev R.G., Orlov A.L. Strategiya razvitiya transportnyh sistem Rossii i Kitaya // Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke. 2015. № 2 (71). S. 26–35.*
4. *Procenko S.V. Konkurenciya norm nacional'nogo ugolovnogo prava i konvencii o bor'be s nezakonnymi aktami, napravlennymi protiv bezopasnosti morskogo sudohodstva // Mezhdunarodnoe ugolovnoe pravo i mezhdunarodnaya yusticiya. M. : YUrist, 2009. № 3. S. 14–16.*
5. *Kolik A.V. Intermodal'nye perevozki i koncepciya sinhromadalizma // Transport: nauka, tekhnika, upravlenie. 2015. № 8. S. 22–26.*
6. *Rezer S.M., Akulov A.M. Mul'timodal'nye perevozki melkih otpravok v sbornyh kontejnerah. Rossijskaya akad. nauk, VINITI RAN. M., 2015. 221 s.*
7. *Tiverovskij V.I. Nauchnye issledovaniya v oblasti transporta i logistiki za rubezhom // Transport: nauka, tekhnika, upravlenie. 2015. № 4. S. 37–39.*