

ЛОГИСТИКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ЕЕ ОСОБЕННОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Д. В. Курочкин

Логистика грузовых железнодорожных перевозок является достаточно новым направлением в транспортной логистике и малоизученной областью логистики. В большинстве учебных пособий по логистике отсутствует четкое определение логистики грузовых железнодорожных перевозок. Поэтому изучение логистики грузовых железнодорожных перевозок и ее особенностей в Республике Беларусь представляется довольно актуальным направлением.

По мнению автора, логистика грузовых железнодорожных перевозок – это комплексное и взаимосвязанное решение задач, связанных с организацией перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Объектом логистики грузовых железнодорожных перевозок является грузовой железнодорожный транспорт. Грузовой железнодорожный транспорт в силу своей надежности, регулярности, возможности перевозки грузов независимо от времени года и погодных условий, малой степени воздействия на окружающую среду (по сравнению с другими видами транспорта), небольшой энергоемкости перевозочной работы (потребление энергии на железнодорожном транспорте в 6 раз меньше, чем в авиации, и в 3 раза меньше, чем на автотранспорте) широко используется для перевозки грузов как во внутренних, так и в международных связях. Грузовой железнодорожный транспорт обеспечивает возможность доставки грузов на большие расстояния и позволяет организовать регулярные перевозки [1, с. 132].

Предметом логистики грузовых железнодорожных перевозок является комплекс задач, связанных с организацией перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Задачи логистики грузовых железнодорожных перевозок:

- выбор типа подвижного состава грузового железнодорожного транспорта;
- создание оптимальных (рациональных) маршрутов доставки грузов;
- минимизация транспортных затрат на грузовые перевозки;
- планирование транспортных процессов на железнодорожном грузовом транспорте.

Таким образом, эффективная логистика грузовых железнодорожных перевозок – это создание оптимальных маршрутов, на которых существует возможность доставить груз до нужных станций в кратчайшие сроки с минимальными затратами.

Однако нередко количество предъявляемых к перевозке грузов может быть перевезено меньшим количеством вагонов, вагоны длительное время находятся в пути или постаивают, увеличивается пустой пробег вагонов, что влияет на конкурентоспособность грузовых железнодорожных перевозок по сравнению с другими видами транспорта, влечет убыточность данного вида перевозок.

Современный вектор развития логистики грузовых железнодорожных перевозок – оптимизация перевозки грузов путем организации транспортировки грузов ускоренными контейнерными поездами. Ускоренный контейнерный поезд – это контейнерный поезд, пропуск которого по железнодорожным участкам предусмотрен по специальному расписанию, обеспечивающему минимально возможные затраты времени на выполнение технологические операции и на проследование в пункт назначения [2].

Рассматривая особенности логистики грузовых железнодорожных перевозок в Республике Беларусь, следует отметить, что Белорусская железная дорога занимает выгодное геополитическое расположение на перекрестке II и IX международных транспортных коридоров, что и предопределило ее роль как важнейшего связующего звена в обеспечении торгово-экономических связей стран Евросоюза и Азиатско-Тихоокеанского региона (рисунок 1).

Протяженность железнодорожных линий транспортного коридора № IX составляет: направление Терьуха – Гомель – Витебск – Езерище – 489 км; направление Гудогай – Молодечно – Минск – Жлобин – 372 км, из которых 185 км – электрифицировано.

Транспортный общеевропейский коридор № II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, соединяющий Германию, Польшу, Беларусь и Россию, определен Европейским Союзом как высший приоритет среди Критских коридоров, в связи с важным значением проходящих по

нему торговых потоков в сообщении Запад – Восток. В пределах Республики Беларусь железнодорожная линия пролегает по направлению Брест – Минск – Орша – Осиновка. Участок транспортного коридора № II (Красное (Россия) / Осиновка (Беларусь) – Брест) является двухпутным, полностью электрифицированным и оснащенным устройствами автоматической блокировки, электрической и диспетчерской централизацией. Эксплуатационная длина коридора по территории Беларуси – 611 км. Допустимые скорости движения грузовых поездов – 80–90 км/ч.



Рисунок 1. Международные транспортные коридоры № II и № IX с ответвлением IX В, пересекающие Республику Беларусь

Из других железнодорожных магистралей, обеспечивающих в основном внутриреспубликанские, областные и местные перевозки грузов, необходимо отметить следующие. Вторая широтная магистраль – от Гомеля на Лунинец – Пинск и далее к Бресту, позволяет разгрузить главную железнодорожную магистраль в транзитном направлении Запад – Восток и обеспечить надежные перевозки местных грузов в южных регионах страны. Третья широтная железная дорога – Кричев – Могилев – Осиповичи – Ба-

рановичи – Волковыск и четвертая – Полоцк – Молодечно – Лида, по ним осуществляются в основном внутриобластные и местные перевозки.

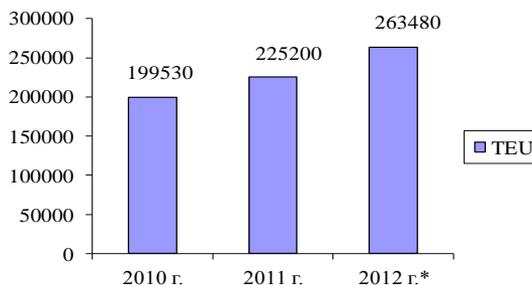
Учитывая мировую тенденцию контейнеризации перевозок грузов, Белорусская железная дорога уделяет большое внимание совершенствованию технологии перевозок грузов контейнерными поездами. В настоящее время по Белорусской железной дороге перевозят грузы международные контейнерные поезда: «Восточный ветер» (Берлин – Брест – Москва/СНГ), «Казахстанский вектор» (Беларусь – Россия – Казахстан – страны Средней Азии), «Монгольский вектор» (Беларусь – Россия – Монголия – Китай), «Фольксваген РУСС» (Брест – Калуга (Россия) – Брест), «Москвич» (Дуйсбург – Брест – Москва), курсирующие по II-му общеевропейскому транспортному коридору; а также «ZUBR» (Эстония – Латвия – Беларусь – Украина) и «Викинг» (Украина – Беларусь – Литва), соединившие страны Балтийского и Черноморского регионов. С 2010 года по магистрали курсирует контейнерный поезд по перевозке автокомплектующих концерна «Пежо-Ситроен» на сборочный автозавод в Калужской области по маршруту Везуль (Франция) – Брест – Воротынский (Россия).

В 2011 году была продолжена работа по увеличению объемов перевозок грузов и созданию новых маршрутных контейнерных поездов. Были организованы перевозки в составе контейнерного поезда «Новый шелковый путь» по маршруту Чунцин (Китай) – Дуйсбург (Германия). Маршрут проходит по территории Китая, Казахстана, России, Беларуси, Польши и Германии. Цель проекта – доставка груза из Чунцин в Дуйсбург в минимально короткие сроки – 15–16 суток, что в 2,5 раза быстрее, чем при транспортировке морским транспортом. Также через территорию Республики Беларусь проходят маршруты контейнерных поездов, начавших курсирование в конце 2011 года – контейнерный поезд «Сауле» по маршруту Чунцин (Китай) – Достык (Казахстан) – Клайпеда (Литва) – Антверпен (Бельгия) и контейнерный поезд «Меркурий» по маршруту Калининград (Россия) – Клайпеда (Литва) – Москва (Россия).

Всего по Белорусской железной дороге за 2011 г. всеми контейнерными поездами перевезено 225 200 TEU, что на 11,4% превышает уровень аналогичного периода 2010 года [3]. Ожидается, что в 2012 году рынок грузоперевозок по белорусской магистрали за счет развития экономик стран – участниц Таможенного союза вырастет не менее чем на 17 % (рисунок 2).

Однако развитию логистики грузовых железнодорожных перевозок мешает изношенный подвижной состав и устаревшая путевая инфраструктура. Так, грузовой железнодорожный транспорт Белорусской железной дороги не в полной мере отвечает возрастающим современным требованиям по экономии топливно-энергетических ресурсов, сто-

имости технической эксплуатации. Износ грузового парка вагонов составляет 73,2 %, износ по локомотивам составляет 71,1 %, что не позволяет минимизировать затраты на транспортировку [4].



* прогноз

Рисунок 2. Рынок контейнерных перевозок Республики Беларусь

Еще одной проблемой белорусской железной дороги с точки зрения логистики является низкая скорость движения. Сегодня во многих странах Европы грузовые поезда имеют максимально разрешенную скорость 120 км/ч. В Республике Беларусь техническая скорость грузовых поездов не превышает 80–90 км/ч, но развивать такую скорость грузовые составы могут только на прямых участках современных модернизированных, хорошо укрепленных магистралей. В силу того, что на некоторых участках используется устаревшее железнодорожное полотно, железнодорожные линии часто «петляют», пересекаются с автодорогами и линиями городского пассажирского транспорта на одном уровне, то средняя скорость движения грузовых составов составляет 50–60 км/ч в зависимости от участка. Следовательно, существующая путевая инфраструктура не позволяет развивать по белорусской железной дороге скорость, способствующую доставки грузов в кратчайшие сроки.

Немаловажную роль в логистике грузового железнодорожного транспорта играет и контейнерная обработка грузов. Однако, отсутствие в Беларуси современных контейнерных терминалов класса «А», не позволяет реализовать в полной мере такой принцип транспортной логистики, как универсальность вагонного парка, то есть возможность быть погруженным в любом месте, в любое время и любым грузом. Из 27 грузовых станций Белорусской железной дороги, только 19 станций открыты для работы со среднетонажными контейнерами, 16 – для работы с 20-футовыми и только 7 – с 40-футовыми. Два крупнейших контейнерных терминала по сортировке грузов в Колядичах и Степянке относятся к классу «С».

Не так давно, разработанный ApplyLogistic инвестиционный проект по созданию мультимодального контейнерного терминала класса «А» вместимостью 6 600 TEU на участке в 30 га в 6 км от минской кольцевой автомобильной дороги стоимостью 45 млн евро пока не нашел своего инвестора [5]. Хотя преимущества строительства современных контейнерных терминалов класса «А» в Республике Беларусь очевидны: дефицит терминальных площадей для обработки контейнеров, вследствие отсутствия современных контейнерных терминалов; возможность обработки увеличивающихся транзитных контейнерных потоков в связи с созданием Таможенного союза; возможность удешевления и ускорения мультимодальных перевозок за счет выполнения сухопутной части перевозок железнодорожным транспортом вместо традиционной автомобильной.

Еще одним направлением оптимизации организации перевозки грузов железнодорожным транспортом является минимизация простоев вагонного парка под погрузкой-разгрузкой, а также обеспечение обратной загрузки вагонов. Так, по ряду направлений контейнерных перевозок грузов не обеспечена обратная загрузка вагонов, в результате чего вагоны возвращаются обратно порожними. В данном случае требуется привлечение новых грузопотоков и усиление маркетинговой работы по обеспечению обратной загрузки. Кроме того, зачастую простой вагонов образуется на путях, принадлежащих предприятиям при разгрузке-погрузке, а также на пограничных переходах вследствие отсутствия современной терминальной инфраструктуры. В данном случае более эффективное использование вагонного парка даст возможность регулировать ценовой процесс и как можно лучше удовлетворять нужды клиентов благодаря улучшению диспетчеризации, количественных и качественных показателей эксплуатации подвижного состава.

Существует в Республике Беларусь и ряд институциональных проблем развития логистики грузовых железнодорожных перевозок. Так, в Беларуси на сегодняшний день отсутствуют частные-компании, резиденты Республики Беларусь, владеющие собственным подвижным составом. Практически 100 % парка грузовых вагонов принадлежат Белорусской железной дороге и крупнейшим государственным экспортным предприятиям (Беларуськалий, нефтеперерабатывающие заводы и др). Дефицит парка грузовых вагонов Белорусской железной дороги восполняется их арендой у ОАО «ТрансКонтейнер» (дочернее общество ОАО «РЖД»). Европейская практика показывает, что подвижного состава в собственности железных дорог почти нет, он преимущественно частный. Администрации железных дорог Франции, Германии, Словакии, Венгрии не имеют в собственности парка вагонов, они в основном осуществляют управление

парками грузовых вагонов частных владельцев. По данному пути пошла и Россия, где 93,5 % грузовых вагонов принадлежат частным операторам. Украинские железные дороги также пытаются сформировать конкурентный рынок грузовых железнодорожных перевозок, путем объединения частного и государственного парка вагонов.

Создание конкурентного рынка грузовых железнодорожных перевозок за счет привлечения компаний резидентов Республики Беларусь, владеющих собственным подвижным составом, путем партнерства Белорусской железной дороги и частных операторов, владельцев грузовых вагонов, позволило бы повысить эффективность использования парка грузовых вагонов. Для реализации этой меры необходима разработка концепции управления парком грузовых вагонов частной формы собственности, а также особого порядка ценообразования на перевозки грузов в вагонах частных операторов, предусматривающий формирование вагонной составляющей тарифа с учетом рыночной стоимости привлечения подвижного состава.

Институциональными проблемами развития логистики грузовых железнодорожных перевозок является и унификация тарифов, таможенных процедур, создание благоприятных условия для транзита грузов через территорию Республики Беларусь.

С точки зрения логистики грузовых железнодорожных перевозок, можно выделить следующие направления оптимизации организации перевозки грузов железнодорожным транспортом в Республике Беларусь:

1) увеличение скорости движения грузовых поездов до 90 км/ч путем:

- закупки современных грузовых вагонов и мощных локомотивов;
- модернизации и укрепления железнодорожного полотна (укладка рельсов повышенной прочности, бесстыковочных рельсов);
- строительства двухуровневых развязок с целью исключения пересечения железнодорожных линий с автодорогами и линиями городского транспорта;
- создания оптимальных маршрутов доставки грузов;

2) повышение эффективности использования вагонного парка путем:

- уменьшения пустого пробега вагонов за счет обеспечения его обратной загрузки;
- сокращения времени на таможенное оформление (внедрение электронного документооборота);
- сокращения времени следования по маршруту;

3) повышение качество обслуживания грузоотправителей и грузополучателей путем:

- обеспечения сохранности грузов на всем пути следования грузов;

- использование единого перевозочного документа;

- предоставления возможности получения оперативной информации о местонахождении груза в пути;

4) оптимизация транспортных затрат путем:

- гибкой тарифной политики и четкой периодичностью курсирования по твердому графику;

- оптимизации действующих маршрутов грузовых поездов с целью увеличения загрузки грузовых составов по основным направлениям;

- открытия новых конкурентоспособных маршрутов контейнерных поездов;

- модернизации действующих грузовых терминалов с созданием на их базе современных транспортно-логистических центров с соответствующей инфраструктурой;

- внедрения ERP-системы (Enterprise Resource Planning System) управления грузовыми перевозками;

- оснащения грузового подвижного состава аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Решение ряда институциональных проблем развития логистики грузового железнодорожного транспорта возможно только путем партнерства государства, Белорусской железной дороги, как главного перевозчика транзитных и экспортно-импортных грузов, с инвесторами, представителями бизнес-кругов, а также с администрациями железных дорог России, Украины, Литвы, Латвии, Польши, Чехии, Германии и других стран. Партнерство государства и бизнеса позволит решить ряд задач – унификация транспортных тарифов и таможенных процедур, создание частного парка грузовых вагонов, привлечение инвестиций в сферу логистики грузовых железнодорожных перевозок, организация новых конкурентоспособных маршрутов контейнерных перевозок путем переключения части грузов, перевозимых автомобильным транспортом (один рейс контейнерного поезда заменяет около 100 грузовиков, среднее время простоя поезда на границе – 30 мин., автомобильного транспорта может достигать 20 ч.), а также транзитных грузов, идущих в обход Беларуси.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Курочкин, Д. В. Логистика: курс лекций / Д. В. Курочкин. – Могилев: УО «МГУ им. А. А. Кулешова», 2011. – 192 с.: ил.
2. СТБ 2047-2010. Логистическая деятельность. Термины и определения = Лагістычная дзейнасць. Тэрміны і азначэнні / [БелНИИТ «Транстехника»]. – Изд. офиц. – Введ. 2011.01.01. – Минск: Госстандарт, 2010. – IV, 24 с.
3. Об утверждении Государственной программы развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011–2015 годы: Постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 20 декабря 2010 г., № 1851 // Консультант-Плюс: Беларусь. [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2012.
4. Белорусская железная дорога [Электронный ресурс]. Режим доступа – [<http://rw.by/>]. – Дата доступа: 1.04.2012.
5. Проект строительства мультимодального контейнерного терминала / ApplyLogistic [Электронный ресурс]. Режим доступа – [http://logist.by/i/i_news/data/ic_news/162/]. – Дата доступа: 1.04.2012.