

Корабанова Татьяна Владимировна

студентка

Прокофьева Евгения Сергеевна

канд. техн. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Российский университет

транспорта (МИИТ)»

г. Москва

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО ОПЫТА ПРИ СОЗДАНИИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РОССИИ

***Аннотация:** в статье рассмотрена проблема создания и развития МТЛЦ на сегодняшний день в России и за рубежом. В работе приведены примеры успешной организации мультимодальных и интермодальных перевозок в Германии, а также сформулированы предложения для более успешного развития логистических услуг.*

***Ключевые слова:** мультимодальный транспортно-логистический центр, контейнерные перевозки, контрейлерные перевозки, логистические технологии.*

Актуальность темы состоит в постоянно нарастающем интересе к вопросу развития мультимодальных и интермодальных перевозок в России, необходимости создания комплекса логистических центров, а также – увеличении роста объемов контейнерных перевозок не только во внутригосударственном, но и в международном сообщении. Необходимо определить, зачем нужны узловые транспортно-логистические центры (ТЛЦ), что они собой должны представлять и какой могла бы быть роль государства в их создании.

По оценке экспертов, в первой четверти XXI века в крупнейших транспортных узлах мира будет функционировать порядка

70 мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ), связанных между собой интермодальными транспортными коридорами, с подключением к ним региональных логистических систем. Чтобы войти в данную

международную систему, России необходимо создать минимум 10 МТЛЦ федерального уровня, около 20 – регионального и свыше 50 – территориального. В настоящее время, к сожалению, ни один из наших центров столь высокому предназначению не отвечает.

Данная проблематика упоминается во многих программах и стратегиях развития. В частности, в стратегии пространственного развития РФ на период до 2025 года предполагается увеличение транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом, а также создание узловых грузовых МТЛЦ. На уровне компании ОАО «РЖД», например, в долгосрочной программе развития Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом заложена программа развития терминалов, электронно-цифровых каналов продаж, а также приведения грузовых дворов к современным требованиям.

Анализ статистики контейнерных перевозок показал, что в 2017 году их объем на сети железных дорог России стал рекордным и вырос почти на 19%. Наибольшими темпами возрос транзит – на 59%.

Причем второй год подряд объемы увеличиваются, в основном, за счет международных перевозок: экспорта, импорта и транзита – суммарный прирост составляет около 500 тыс. TEU. Перевозки во внутреннем сообщении также показали рост, но гораздо медленнее – на 7,6%. Помимо этого, заметный вклад в рост контейнерных перевозок в РФ вносят активно развивающиеся сервисы электронной торговли.

Несмотря на все вышесказанное в России сохраняется низкий уровень контейнеризации. Например, из всего грузооборота российских портов (почти 800 миллионов тонн в 2017 году) только около 6 процентов приходится на контейнеры.

В качестве одной из причин такого положения можно рассматривать структурные диспропорции на рынке логистических мощностей. Более половины всех складских площадей РФ сконцентрированы в Московской области, и только десяток крупных терминалов имеют железнодорожные пути. Наблюдается

дефицит мультимодальных центров. Еще более сложная ситуация наблюдается в регионах.

Даже самые крупные грузовые дворы на железной дороге не смогут выступить в качестве узловых ТЛЦ без существенного расширения и развития внешней инфраструктуры. Такая нагрузка на инвесторов ограничивает привлекательность узловых ТЛЦ без существенной поддержки государства.

Пожалуй, самым важным при рассмотрении вопроса о создании ТЛЦ является необходимость их расположения в границах основных транспортных коридоров Запад – Восток и Север – Юг. Очевидна необходимость создания трех ТЛЦ, обслуживающих порты Балтийского, Черноморского и Тихоокеанского бассейнов.

В настоящее время крупные логистические центры есть во всех развитых странах. И везде они появлялись при широкой поддержке со стороны государства.

Отметить можно положительный опыт в организации контейнерных и контейнерных перевозок компании DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße) – немецкое железнодорожно-автомобильное предприятие по перевалке), которая эксплуатирует 22 железнодорожно-автомобильных терминала на территории Германии.

Например, терминал Hamburg-Billwerder, созданный в 1993 году, является важнейшим пунктом, связывающим автомобильный и железнодорожный транспорт. Благодаря своей инфраструктуре и техническому оснащению, это один из самых современных терминалов в Европе. Терминал Hamburg-Billwerder объединяет различные направления перевозки и маршруты операторов от Южной Европы до Скандинавии.

В сутки на терминале обрабатывается около 60 поездов и 800 грузовиков, основными клиентами являются фирмы, обслуживающие город Гамбург, либо транспортные компании. Время выгрузки 700-метрового поезда составляет 1–2 часа, а погрузки – 3–3,5 часа.

Более 40% обрабатываемых единиц – это контрейлеры, что очень удобно, так как перевозка по железной дороге более экологична. Кроме того, по некоторым дорогам Германии проезд грузовиков платный, а в выходные въезд на автострасы вообще запрещен. Исключение делается в том случае, если клиент воспользовался интермодальной перевозкой, тогда грузовики DB получают разрешение на перевозку в выходные. Быстрая, надежная отправка увеличивает привлекательность и важность терминала в железнодорожной сети. Терминал имеет очень хорошие связи с гамбургской дорожной сетью, а также автомагистралью A1 в Германии.

В свою очередь въезд и выезд грузовиков записывается на фото- и видеоканалы, с целью быстрого урегулирования возможных спорных ситуаций с клиентами. Процесс максимально автоматизирован и упрощен для всех участников перевозки. В случае если клиент забирает груз с только что прибывшего поезда, уже в течение дня товар можно увидеть на прилавках магазинов.

В свою очередь, создание сети узловых мультимодальных ТЛЦ должно сопровождаться модернизацией логистических технологий. Необходимо формирование новых продуктов и решений с качеством, соответствующим уровню международных стандартов.

Такие технологии как раз применяются в Германии. Например, Drive4Schenker – онлайн-платформа «Вози для Шенкер» для автоматизации и управления сторонним транспортом. Платформа позволяет упростить взаимодействие с клиентурой – в настоящее время с компанией работает более 25000 автоперевозчиков.

В случае использования Drive4Schenker, диспетчеры грузоотправителей публикуют свои заявки на перевозку, и тысячи сертифицированных перевозчиков по всей Европе могут получить доступ к данной информации и откликнуться на размещенные заявки. Drive4Schenker содержит профиль каждого перевозчика, а также его рейтинг.

В настоящее время создается «мост» между диспетчерской системой и Drive4Schenker, что позволит экспортировать груз на рынок цифровых грузоперевозок всего несколькими щелчками мыши.

Так же широкие возможности дает использование в созданных ТЛЦ электронного обмена данными в складской индустрии, использование технологий роботизированных складов, внедрение платформенных технологий документооборота.

Государственные интересы при создании МТЛЦ как основных элементов инновационной формы организации мультимодальных перевозок носят синергетический эффект и заключаются в повышении загрузки международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, на основе обеспечения качественного сервиса с учетом мирового опыта и специфики российского транспортного рынка. Для этого нужна госпрограмма развития в стране логистических центров, которая бы имела единую методологию их создания и учитывала тенденции роста грузопотоков.

Надеемся, что задача ОАО «РЖД» по созданию не просто транспортно-логистических центров, а опорной интермодальной сети ТЛЦ по всей стране, будет выполнена. Концепцией создания терминально-логистических центров на территории РФ [1] предусматривается строительство более 50 ТЛЦ, комплексная реконструкция порядка 60 крупных грузовых дворов, модернизация широкого круга объектов технологического комплекса, реконструкция путей на подходах к терминалам и в транспортных узлах в целом. Указанные мероприятия позволят обеспечить быструю доставку грузов различными видами транспорта, их переработку и сохранность, сократить логистические издержки и снизить себестоимость перевозок.

Список литературы

1. Концепция создания терминально-логистических центров на территории РФ. – М., 2012.
2. Григорьев М.Н. Логистика: Учебник для бакалавров / М.Н. Григорьев. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2012. – 825 с.

3. Терминально-логистические комплексы: Учеб. пособие. – М.: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2018. – 156 с.