

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ

Рассмотрено состояние транспортного комплекса Красноярского края. Проведен анализ всех видов транспорта на территории Красноярского края и создания на этой базе мультимодального транспортного узла (транспортно-логистического центра).

В соответствии с Программой развития Красноярского края до 2010 г. увеличение выручки от транспортных услуг к 2010 г. ожидается в размере 190 % к уровню 2003 г. (2007 г. – 142 %), в частности выручка от услуг на авиационном транспорте составит 259 % к уровню 2003 г. (в сопоставимых ценах), на железнодорожном транспорте – 130 %, на речном транспорте – 101 %, т. е. практически сохранится на существующем уровне. Рост транспортных услуг связан с перспективами развития промышленного комплекса края, особенно его трех крупнейших отраслей: топливно-энергетической, горно-металлургической и лесной. Наибольший удельный вес в объеме перевозок занимает топливно-энергетический комплекс (53 %), вес горно-металлургического (22 %) и лесного (5 %) комплексов существенно меньше.

Рост транспортных услуг ожидается и за счет увеличения объемов транзитных перевозок по Транс-сибирской магистрали. Еще одной составляющей, обеспечивающей увеличение объемов перевозки грузов, является расширение грузообразующего потенциала транспортного комплекса края вследствие реализации крупнейшего транспортного проекта по созданию Красноярского мультимодального транспортного узла, способного привлечь дополнительно до 30 % грузов. Создание такого транспортного узла предусматривает комплексное развитие всех видов транспорта, транспортной, складской, терминальной инфраструктуры, таможи, системы страхования грузов и их информационного сопровождения и взаимную увязку компонентов для скоординированной работы, что обеспечит уровень работы транспортного комплекса края, соответствующий требованиям мировых стандартов и повысит конкурентоспособность предприятий нашего региона на российском и международном рынках. Важным фактором увеличения пассажирооборота станет увеличение реальных доходов населения. Расчеты спроса населения на товары и услуги показывают, что при увеличении реальных доходов населения в 2 раза транспортная подвижность населения будет возрастать не менее чем в 2 раза.

Предусмотренное Программой развития Красноярского края до 2010 г. создание развитой транспортной инфраструктуры путем строительства и реконструкции автодорог, обеспечивающих межрегиональные транспортные коридоры, межрайонные и внутрирайонные связи, будет способствовать формированию взаимосвязанных территориально-экономических комплексов, раз-

витию внутрикраевых и межрегиональных экономических связей и создаст благоприятные условия для развития добывающей и лесной отраслей северных территорий края.

В данной программе предусмотрено создание эффективной региональной системы управления и тарифного регулирования пассажирских перевозок. Для решения этой задачи потребуется разработка и принятие минимального стандарта транспортной обеспеченности маршрутов, который необходим для определения оптимальных транспортных схем, количества и моделей подвижного состава, что приведет к удешевлению, ускорению и повышению качества пассажирских перевозок. Кроме того, предполагается разработка новой методики расчетов нормативов субсидирования по всем видам транспорта, предусматривающей упрощение определения размеров тарифов и повышение заинтересованности руководителей транспортных предприятий в их снижении тарифов.

В частности, для обеспечения потребностей населения края в пассажирских услугах на авиационном транспорте и сохранения социально значимых маршрутов будет разработана концепция развития авиации Красноярского края, в том числе на местных воздушных линиях.

Ставится также задача реализации мероприятий, обеспечивающих необходимые условия для судоходства в Енисейском водном бассейне и функционирования Северного морского пути.

Приобретение в собственность края подвижного состава и создание пригородной железнодорожной пассажирской компании позволит создать конкурентную среду на железнодорожном транспорте и не только сократить бюджетные расходы при транспортировке социально значимых грузов и перевозке пассажиров, но и снизить грузовые тарифы и, соответственно, долю транспортной составляющей в стоимости грузов.

А в целом комплекс мероприятий, направленный на развитие транспортного комплекса края, включает решение следующих проблем:

- создание эффективной региональной системы управления и тарифного регулирования пассажирских перевозок;
- обеспечение устойчивого функционирования и развитие местных воздушных линий;
- создание и развитие Красноярского мультимодального транспортного узла;
- обеспечение необходимых условий для судоходства в Енисейском водном бассейне;

- обеспечение стандартов безопасности содержания водных путей;
- обеспечение условий для функционирования Северного морского пути;
- создание конкурентной среды на железнодорожном транспорте;
- строительство и реконструкция автодорог, поддерживающих межрегиональные транспортные коридоры;
- строительство и реконструкция дорог, обеспечивающих межрайонные и внутрирайонные связи;
- строительство мостового перехода через реку Ангару в Богучанском районе.

Транспортный комплекс Красноярского края уникален тем, что в нем представлены все виды существующего в России транспорта (табл. 1, 2).

Красноярский край, расположенный в центре России и располагающий водными ресурсами Енисейско-Ангарского бассейна с выходом на Северный морской путь, а также пересекающую край Транссибирскую железнодорожную магистраль и автодороги, связывающие все регионы страны от Дальнего Востока до западных границ, имеет устойчивые предпосылки для создания на его территории мультимодального транспортного узла (транспортно-логистического центра). Кроме того, стабильное развитие промышленного комплекса края практически по всем отраслям, а также привлечение значительных инвестиций для развития Нижнего Приангарья (строительства Богучанской ГЭС, алюминиевого завода и целлюлозно-бумажного комбината) и освоение Ванкорского нефтяного месторождения являются определяющими факторами для положительного решения вопроса о том регионе Сибирского федерального округа, в котором будет создан мультимодальный транспортный узел, через который будет осуществляться мультимодальные перевозки.

По числу видов транспорта перевозки можно классифицировать как *одновидовые* (юнимодал), осуществляемые одним видом транспорта и одним или несколькими перевозчиками, или *многовидовые* (интермодал, мультимодал), осуществляемые несколькими видами транспорта.

Понятие мультимодальных перевозок включает ряд следующих важных аспектов. Первый из них связан с понятием *мультимодальный*, означающим, что при осуществлении данной перевозки должны использоваться, по меньшей мере, два разных вида транспорта. Согласно второму аспекту, перевозка должна осуществляться на основании договора мультимодальной перевозки (ДМП). Это означает, что простого факта осуществления перевозки более чем одним видом транспорта не достаточно. Должен быть заключен договор перевозки, охватывающий, по меньшей мере, два вида транспорта, которые будут использованы, а в действительности, скорее всего, все виды транспорта.

Мультимодальная перевозка подразумевает ее организацию одним оператором.

Оператором является любое лицо, которое осуществляет самостоятельно или обеспечивает осуществление всей мультимодальной перевозки. Следовательно, оператор мультимодальной перевозки (ОМП) может быть либо тем лицом, которое фактически выполняет перевозку, либо, напротив, лицом, которое просто заключает договор перевозки не в качестве агента, а как сторона договора (принципал). Кроме того, ОМП должен принять на себя ответственность за исполнение договора и выдать документ мультимодальной перевозки. Так, например, судовая компания, выдавшая сквозной коносамент или документ перевозки, который снимает с нее ответственность за дальнейшую перевозку, не является оператором мультимодальной перевозки.

Таблица 1

Перевозка грузов различными видами транспорта, млн т, в Красноярском крае в 1980–2005 гг.

Виды транспорта	1980	1985	1990	1995	2000	2004	2005	% в 2005
Железнодорожный	54,7	65,7	86,1	44,0	45,2	44,5	47,3	81,7
Автомобильный	83,8	66,3	75,6	21,3	9,7	5,4	6,4	11
Морской	2,3	2,7	2,7	0,1	0,1	30,8*	0,1	0,17
Внутренний водный	20,4	25,3	25,9	5,4	4,6	3,9	4,1	7,1
Воздушный	0,2	0,2	0,2	29,2*	25,3*	17,2*	16,8*	0,03
Всего	189,8	190,5	221,9	89,9	59,6	53,9	57,9	100

* – тысяч тонн.

Таблица 2

Перевозка пассажиров, млн человек, в Красноярском крае за период 1980–2005 гг.

Виды транспорта	1980	1985	1990	1995	2000	2004	2005	% в 2005
Железнодорожный	22,8	28,7	33,7	19,9	18,6	17,0	16,9	3,4
Автобусный	569,1	644,2	716,2	590,5	450,2	469,3	449,2	89,9
Трамвайный	44,3	52,1	61,4	64,9	36,8	28,1	17,2	3,8
Троллейбусный	32,5	49,8	59,0	67,6	61,0	32,7	15,2	2,9
Внутренний водный	1,6	1,5	1,6	0,3	0,1	0,1	0,1	0,022
Воздушный	3,6	3,8	4,1	1,0	0,7	1,0	0,9	0,2
Всего	673,9	780,1	876,0	744,2	567,4	548,1	499,5	100

Международная мультимодальная перевозка подразумевает использование более чем одного вида транспорта и организацию перевозки оператором, действующим в качестве принципала для всей перевозки. Это перевозка, осуществляемая по принципу «от двери до двери», которая, в отличие от традиционного обслуживания одним или несколькими видами транспорта, обеспечивает доставку грузов по всему маршруту их следования.

Ключевая фигура в выполнении мультимодальной перевозки – ОМП, т. е. любое лицо, которое заключает договор мультимодальной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо либо от имени грузоотправителей или перевозчиков, участвующих в операциях мультимодальной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

Тенденция к созданию систем мультимодальных перевозок грузов объясняется тем, что эти перевозки вовлекают в участие в едином процессе не только различные виды транспорта, но и промышленные, торговые, экспедиторские и другие компании. Это требует введения новых форм взаимодействия и координации, усиления контроля и концентрации капитала и производства, централизации капитала. Тенденция к системности проявляется, в частности, в следующих элементах, обеспечивающих единство и непрерывность перевозочного процесса:

- комплексном развитии материально-технической базы различных видов транспорта (подвижного состава, погрузочно-разгрузочного оборудования, контейнерных и контрейлерных парков, других средств укрупненных грузовых мест); согласовании параметров подвижного состава по габаритным размерам, грузоподъемности и вместимости; обеспечении возможности перевозки грузов на разных видах транспорта в одной и той же упаковке; применении типовых погрузочно-разгрузочных мест и т. д.);

- ритмичной, согласованной и ускоренной подаче подвижного состава к пунктам перевалки грузов между видами транспорта;

- организации систем связи и информации;

- единообразном коммерческо-правовом режиме на всех направлениях интермодальных перевозок (единые правила перевозок, унификация грузовых документов и облегчение таможенных процедур, выдача коносаментов на мультимодальную перевозку грузов, установление унифицированных тарифных правил интермодальных перевозок грузов).

Одновременно с развитием электронного обмена и обработки данных происходит сближение отношений между перевозчиками и клиентами. Получатели для уменьшения объема своих запасов сырья и реализации принципа доставки точно в

срок должны быть уверены в высокой надежности и равномерности поставок, а это в свою очередь требует очень точного взаимодействия и координации между отправителями, получателями и перевозчиками. Деятельность транспортного комплекса направлена на максимальное удовлетворение требований грузовладельцев. Поэтому основная задача мультимодальной компании заключается не только в перевозках грузов, но и в предоставлении клиентам полного комплекса услуг по транспортному обслуживанию, включающих стивидорное, экспедиторское, лизинговое, страховое, агентское, информационное, консультативное и другие виды обслуживания, а также услуги по складированию, комплектации грузов и т. п.

Большое значение имеет вопрос о преимуществах мультимодального сообщения. В силу определенных противоречий между интересами государства и отдельных компаний целесообразно выделить преимущества, получаемые национальной экономикой с одной стороны, и частным сектором – с другой стороны.

К преимуществам, полученным национальной экономикой, можно отнести следующие:

- экономию и рациональное использование топливно-энергетических ресурсов. Поскольку большинство железных дорог и внутренних водных путей находится в государственной собственности, то правительства могут непосредственно влиять на их использование при организации интермодальных перевозок. Железная дорога и внутренний водный транспорт имеют высокую пропускную способность при существенно меньшем потреблении топлива по сравнению с другими видами транспорта, прежде всего автомобильным;

- лучшие условия использования транспортных средств и национальной транспортной инфраструктуры, более эффективный контроль за транспортной цепью и применение новых транспортных технологий;

- низкую относительную стоимость системы мультимодальных перевозок, подразумевающую благоприятные перспективы для использования национальных ресурсов;

- содействие повышению конкурентоспособности экспорта, а значит, и расширению внешней торговли;

- облегчение таможенных процедур, сокращение до минимума времени оформления документов и выполнения других формальностей в результате того, что законодательные требования в отношении таможенных формальностей и документов обычно упрощены;

- создание условий для того, чтобы в стране оставалась большая часть фрахтовых платежей за счет расширения участия в операциях национальных страховых компаний, снижения размеров страховых премий;

– предотвращение беспрепятственного проникновения иностранного капитала в ущерб национальным перевозчикам;

Для частного сектора мультимодальное сообщение имеет следующие преимущества;

– возможность для отправителя иметь дело с одним перевозчиком, т. е. с оператором мультимодальной перевозки, и тем самым избежать чрезвычайно трудоемких процедур, порождаемых обычной транспортировкой, получить более совершенное обслуживание. При обычных перевозках отправители заключают отдельные договоры перевозки и подготавливают документы на транспортировку грузов от места происхождения до пункта пересечения границы, затем от данного пункта до иностранного порта и от этого порта до места окончательного назначения. Они также должны решать проблемы передачи груза с одного вида транспорта на другой в каждом пункте их взаимодействия, подвоза и вывоза груза, его хранения;

– увеличение скорости и сокращение сроков доставки грузов, уменьшение стоимости грузовой массы, находящейся в процессе перевозки, ускорение производства платежей. Комбинируя морской и наземный или воздушный виды транспорта, многие ОМП обеспечивают меньшую продолжительность перевозки, чем лишь одним транспортом;

– повышение эффективности транспортировки путем сокращения издержек перевозки и перегрузки грузов, улучшения использования транспортных средств и оборудования на основе надежного контроля за функционированием мультимодальной системы, четкой координации подвоза груза и перевалочных операций, возможности постоянного слежения за местонахождением груза в пути следования;

– концепция мультимодальных перевозок стимулирует разработку соответствующих документов и сквозных тарифных ставок, позволяющих заключать запродажные контракты на основе цен, которые включают расходы по доставке, унифицированной ответственности перевозчика и кодексов практики на международном уровне, таких как спецификация контейнеров для содей-

ствия их повсеместному применению, унифицированные проформы документов. А это упрощает документацию и объем работы по ее подготовке, дает преимущества при организации финансирования и страхования экспортных отправок. Договор мультимодальной перевозки, выдаваемый ОМП во внутреннем пункте, позволяет отправителю договариваться с банком и быстрее обеспечивать оплату своего экспорта;

– минимальные складские запасы и потребности в складской площади, создание благоприятных условий для планирования объема складских запасов;

– упрощение расчетов транспортных издержек, улучшение контроля над ними и гибкость в их оплате со стороны отправителей (получателей), внедрение с этой целью современной вычислительной техники. Экспортеры имеют возможность заключать сделки на основе цен доставки, включающих издержки на перевозку и погрузочно-разгрузочные операции, которые предпочтительнее как с точки зрения платежного баланса, так и с точки зрения конкурентоспособности;

– уменьшение зависимости от определенных портов погрузки-выгрузки, грузовых станций и т. п.;

– снижение расходов на тару и упаковку, а также потерь в процессе перевозки, перегрузки и хранения грузов, улучшение сохранности грузов и их товарного вида. Грузы, перевозимые по системе мультимодальных перевозок, обычно доставляются в лучшем состоянии, чем при обычной перевозке, что объясняется прежде всего широким применением контейнеров, хотя и случаи нелокализованного и скрытого ущерба не могут быть полностью исключены;

– повышение надежности транспортировки, сведение к минимуму рисков утраты, повреждения, кражи, особенно в перевалочных пунктах, или задержки груза, так как мультимодальные перевозки «от двери до двери» планируются и координируются как единая операция. Обычная же перевозка связана с таким риском, ибо каждый перевозчик ответствен только за свой участок;

– упрощение и удешевление процедуры предъявления претензий.

V. L. Medvedev

MULTIMODAL TRANSPORT JUNCTION IN KRASNOYARSK REGION

Krasnoyarsk region transport complex state is considered and the synthesis of all transport types of Krasnoyarsk region and establishment of transport-logistic centre on this basis are analyzed.