

УДК 338.47

**ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЧИХ ВИДОВ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРИГРАНИЧНОЙ МЕХАНИЗИРОВАННОЙ
ДИСТАНЦИИ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ
И КОММЕРЧЕСКИХ ОПЕРАЦИЙ ОАО «РЖД»
В КОНКУРЕНТНЫХ РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЯХ**

Лхаматсыренова О.А., Лунина Т.А.

*Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск,
e-mail: lkhматыренова@inbox.ru*

В статье рассматриваются современные вопросы взаимодействия приграничных регионов Дальневосточного федерального округа России и Северо-Востока Китая. Увеличение объемов торговли обусловило усиление позиций компаний, оказывающих транспортно-логистические услуги. В статье рассматривается вопрос позиционирования транспортно-логистического блока железнодорожного транспорта в конкурентных рыночных условиях, в целях сохранения ведущих лидерских позиций и достижения максимальной экономической эффективности. В основе исследовательской стратегии было положено изучение практической ситуации. Основным методом исследования в работе послужило наблюдение. На основании данных открытых источников было проведено количественное наблюдение для определения основных фирм-конкурентов, при этом результаты качественного анализа позволили сделать выводы о различиях в перечнях оказываемых терминально-логистических услуг. В целях повышения доходности железнодорожного транспорта от оказания терминально-логистических услуг, а также эффективного вовлечения мощностей, предложено не применять повышающий коэффициент для груза огнеупоры только при перевозке импортных грузов через пограничную передаточную станцию, а также использовать мощности терминала для работы с импортными грузами, с последующей выдачей груза, сортировкой и отправкой как железнодорожным, так и автомобильным транспортом, присвоив рассматриваемым путям статус двойного назначения.

Ключевые слова: транспортно-логистические услуги, эффективность функционирования транспортно-логистического блока ОАО «РЖД», приграничное сотрудничество

**IMPROVING THE EFFICIENCY OF OTHER ACTIVITIES
OF THE CROSS-BORDER MECHANIZED DISTANCE OF LOADING
AND UNLOADING OPERATIONS AND COMMERCIAL OPERATIONS
OF JSC “RUSSIAN RAILWAYS” IN COMPETITIVE MARKET CONDITIONS**

Lkhamatsyrenova O.A., Lunina T.A.

Siberian Transport University, Novosibirsk, e-mail: lkhматыренова@inbox.ru

The article deals with modern issues of interaction between the border regions of the Far Eastern Federal District of Russia and the Northeast of China. The increase in trade volumes has led to the strengthening of the positions of companies providing transport and logistics services. The article deals with the issue of positioning the transport and logistics unit of railway transport in competitive market conditions, in order to maintain leading leadership positions and achieve maximum economic efficiency. The research strategy was based on the study of the practical situation. The main research method in the work was observation. Based on open source data, a quantitative observation was carried out to identify the main competing firms, while the results of a qualitative analysis allowed us to draw conclusions about differences in the lists of terminal and logistics services provided. In order to increase the profitability of railway transport from the provision of terminal and logistics services, as well as the effective involvement of capacities, it is proposed not to apply an increasing coefficient for refractory cargo only when transporting imported goods through a border transfer station, as well as to use the terminal's capacities to work with imported goods, followed by cargo delivery, sorting and shipment by both railway and and by road, assigning dual-use status to the routes in question.

Keywords: transport and logistics services, efficiency of functioning of the transport and logistics unit of JSC Russian Railways, cross-border cooperation

Введение

Дальневосточные приграничные территории являются важнейшим ресурсом страны, развитие которого связано, в первую очередь, с внутривосточным курсом Российской Федерации. Динамика торговых-экономических связей с Китайской Народной Республикой определяют необходимость интенсивного развития транспортно-логистической инфраструктуры Забайкальского края.

Пограничная станция Забайкальск, расположенная на пограничном переходе Манчжурия-Забайкальск, имеет большое значение в осуществлении торговых связей между Россией и Китаем. Железнодорожный пункт пропуска Забайкальск – крупнейший железнодорожный пункт пропуска на границе России и Китая, который обеспечивает до 60% грузооборота между странами.

В течение последних лет увеличился и продолжает возрастать объем перевозки

грузов через станцию Забайкальск. Проводимое ОАО «РЖД» развитие ст. Забайкальск предполагают дальнейшее увеличение объемов перевозки грузов. Строительство новых терминальных площадок для переработки грузов, развитие и модернизация имеющихся комплексов, а также рост возможностей по передаче экспортно-импортных грузов между странами, в совокупности позволяет увеличить способность парка погранично-таможенного досмотра пропускать до 35 пар поездов в сутки. Особенности рассматриваемой станции, является неравномерность поступления груза, быстрая динамика изменения наличия вагонов в пределах одного месяца, разнообразие структуры перегружаемого груза.

Учитывая темпы развития сотрудничества приграничных регионов, принимая во внимание особенности станции, которые определяют специфику работы и создают определенные трудности в ритмичном функционировании, в качестве объекта исследования выбран вопрос расширения способов реализации и инструментов в рамках подсобно-вспомогательной деятельности приграничной механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций.

Цель исследования: предложить направления повышения эффективности функционирования механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций ОАО «РЖД» (МЧ), расположенной на приграничной территории, в конкурентных рыночных условиях, с учетом особенностей нормативно-правовых документов ОАО «РЖД».

Материалы и методы исследования

В основе исследовательской стратегии было положено изучение практической ситуации.

Основным методом исследования в работе послужило наблюдение. На основании данных открытых источников было проведено количественное наблюдение для определения основных фирм-конкурентов, при этом результаты качественного анализа позволили сделать выводы о различиях в перечнях оказываемых терминально-логистических услуг. В результате проведенной работы сформированы предложения, для повышения эффективности в конкурентных рыночных условиях.

Результаты исследования и их обсуждение

Потенциал сотрудничества Северо-Восточного Китая и Дальнего Востока России огромный. Одной из ключевых проблем

на пути к межрегиональному экономическому сотрудничеству, по мнению китайских исследователей, является разный уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры Северо-Востока Китая и Дальнего Востока России [1]. Железнодорожный транспорт следует считать одним из основных видов магистрального транспорта на Дальнем Востоке, обеспечивающего межрайонные транспортировки многочисленных грузов в регионе. Ключевые транспортные артерии макрорегиона – Транссибирская (далее – Транссиб) и Байкало-Амурская магистрали (далее – БАМ) – требуют модернизации, так как более 90% их участков функционирует с высокой степенью загрузки [2]. В рамках поэтапного устранения данной проблемы, на станции Забайкальск завершено обновление транспортно-логистического комплекса. В результате проведенных работ была осуществлена передислокация перегрузочных фронтов. Достигнута цель компактного размещения производственных участков. Помимо строительства зданий и сооружений выполнены значительные объемы земляных работ, произведена укладка железнодорожного пути, стрелочных переводов. В ходе подготовки к запуску приобретено дополнительное оборудование: козловой кран грузоподъемностью 100 тонн, козловые краны грузоподъемностью от 12 до 32 тонн и малогабаритные погрузчики.

Основным результатом ввода перегрузочного комплекса стала возможность приступить к следующему этапу развития и реконструкции станции Забайкальск, который, в свою очередь, даст возможность повысить пропускную способность станции до 52 поездов в сутки [3].

Несмотря на то, что станция Забайкальск является приграничной территорией, на которой осуществление хозяйственной деятельности обременено рядом процедур, связанных с таможенными органами, тем не менее, на станции открыты терминалы ряда компаний, оказывающих транспортно-логистические услуги. Как следствие, приграничная зона на ст. Забайкальск с позиции оказания транспортно-логистических услуг, характеризуется высоким уровнем конкуренции. Ниже приведены крупнейшие участники данного сегмента рынка наряду с терминалом ОАО «РЖД», имеющие собственные перегрузочные и иные производственные мощности для оказания услуг:

- Контейнерный терминал на ст. Забайкальск ПАО «ТрансКонтейнер» ГК Дело. На основании анализа Прейскуранта выявлено, что имеющихся производственно-технических мощностей терминала достаточ-

но для оказания погрузочно-разгрузочных работ с контейнерами и прочими грузами. Компания обладает собственным парком подвижного состава, а также предлагает доставку контейнеров и прочих грузов с использованием разного вида транспорта (железнодорожный, автомобильный, водный) [4].

- ООО «МТ-Забайкальск». Экспедиторская компания, находящаяся на территории пгт. Забайкальск. Компания осуществляет идентичный ОАО «РЖД» спектр транспортно-логистических услуг, при этом используя для доставки грузов также автомобильный транспорт [5].

- ООО «ТЛТ-Забайкальск». Экспедиторская компания, предлагающая идентичный спектр транспортно-логистических услуг на территории пгт. Забайкальск и за его пределами, при этом основной уклон делается на использование автомобильного транспорта. К основным преимуществам своих услуг компания относит скорость доставки груза без потребности в промежуточных перевалках, возможность контролировать состояние груза в ходе перевозки, а также составление и реализация наиболее оптимальных решений по организации оперативной и качественной транспортировки грузов любой сложности [6].

- В рамках утвержденной концепции «Зерно +» в 2022 году введён в эксплуатацию Забайкальский зерновой терминал. Данный проект оценивается экспертами как уникальный для железнодорожной логистики нашей страны. Его уникальность заключается в том, что процесс перевозки обеспечивает полную загрузку подвижного состава как в одну, так и в другую сторону, тем самым, исключая порожний пробег и снижая издержки грузоотправителей/грузополучателей. Кроме того, компания обещает своим клиентам фокус на высокоэффективной логистике путем использования мультимодальных перевозок со всеми видами груза, а также благодаря синхронизации работы с аналогичными хабами в Китае. Технологические мощности компании позволяют одновременно перевозить до 600 тыс. тонн зерна в одну сторону, при этом, учитывая измененный технологический процесс, аналогичный объем разного груза может быть перевезен в обратном направлении. Для достижения максимальной загрузки терминала компания подписала контракт на производство и поставку собственного подвижного состава. К дополнительным конкурентным преимуществам компании также необходимо отнести один из самых крупных по площади склад временного хранения, использование тотальной автоматизации при прослеживании гру-

зов, применение гибкой адресации, а также возможность перегрузки в различные виды транспорта по заказу клиента [7].

Анализ конкурентной среды позволяет сделать следующие выводы:

1. рассматриваемая станция характеризуется широким спектром компаний, оказывающих схожий перечень транспортно-логистических услуг, что в свою очередь, определяет потребность ОАО «РЖД» в оказании полного спектра услуг для потребителя, расширение перечня с предложением услуг экспедирования грузов и доставки по принципу «последняя миля» [8].;

2. компании конкуренты инвестируют значительные средства на техническое развитие собственных терминалов и обладают всем спектром необходимых производственных мощностей для оказания полного перечня транспортно-логистических услуг, включая мультимодальные перевозки;

3. компании конкуренты оказывают транспортно-логистические услуги, с одной стороны, на основании нормативно-правовой базы ОАО «РЖД». При этом, в случае запроса клиента об использовании мультимодальной перевозки, таможенная очистка груза и его отправка по тарифам внутреннего сообщения производится непосредственно на терминалах компаний конкурентов, в то время как для терминала ОАО «РЖД» данная функция запрещена;

4. терминал ОАО «РЖД» сохраняет конкурентное преимущество в отношении качества и сроков оказываемых услуг, при этом уступает компаниям конкурентам в спектре услуг и как следствие, невозможности оптимизации перевозочного процесса для конечного потребителя.

5. Дефицит человеческого капитала на станции определяет значительный уровень конкуренции за квалифицированную рабочую силу.

Для минимизации влияния негативных факторов, в целях повышения доходности ОАО «РЖД» от оказания услуг на территории терминально-логистического комплекса станции Забайкальск, а также эффективного вовлечения вновь построенных и введенных мощностей, в рамках реализации инвестиционного проекта рассмотрен ряд мер:

1. Приложением № 5 к приказу Федеральной антимонопольной службы России от 10.12.2015 № 1226/15 предусмотрены дополнительные индексы на железнодорожные перевозки отдельных видов грузов через пограничные передаточные станции Российской Федерации.

Наиболее востребован грузополучателями импортируемый из Китайской народ-

ной республики груз огнеупоры (позиции ЕТСНГ 302, 303). При перевозке данного груза в международном сообщении применяется повышающий коэффициент 1,55.

Среди частных терминалов станции Забайкальск используется следующий порядок: груз принимается из Китайской Народной Республики и выгружается на путях необщего пользования из вагонов колеи 1435 мм. Далее груз грузится в вагоны колеи 1520 мм и отправляется на станции назначения Российской Федерации по внутригосударственному тарифу. Данная схема перевозки огнеупоров применяется для снижения провозных платежей и сохраняется в текущем году.

С целью привлечения грузов огнеупоры для обычной перевозки в международном сообщении с перегрузкой на терминале ОАО «РЖД» из вагонов колеи 1435 мм в вагоны колеи 1520 мм целесообразно использовать возможность не применять повышающий коэффициент 1,55 для груза огнеупоры только при перевозке импортных грузов с позициями ЕТСНГ 302,303 через пограничную передаточную станцию Забайкальск экспорт [9].

Снижение стоимости тарифных платежей и возвращение к обычной схеме перевозки позволит увеличить объемы перегрузки импортных грузов на терминале ОАО «РЖД» из вагонов колеи 1435 мм в вагоны колеи 1520 мм и получить дополнительные доходы за перегрузку грузов, при этом снизить простой вагонов колеи 1435 мм на и расходы ОАО «РЖД» по плате Китайским железным дорогам за нахождение вагонов Китайской Народной Республики на территории Российской Федерации, а также улучшить пропускную способность станции Забайкальск.

2. В целях создания условий для равной конкуренции при осуществлении коммерческой деятельности между владельцами путей необщего пользования и подразделениями ОАО «РЖД», расположенных на пограничных железнодорожных станциях, в ходе работы целесообразно рассмотреть экономическую эффективность для компании при присвоении ряду путей общего пользования, расположенных на территории терминально-логистического комплекса станции Забайкальск, статуса путей необщего пользования.

Необходимо отметить, что станция Забайкальск закрыта по параграфу 1 тарифного руководства № 4, однако её открытие не приведет к должным результатам, т.к. в случае открытия по данному параграфу, для использования МЧ будут доступны только мощности грузового двора, при этом

основные грузоподъемные механизмы и грузовые фронты расположены на территории перегрузочных.

Реализация предложения позволит использовать перегрузочные пути для оказания услуг погрузки и выгрузки грузов по заявкам клиентов, что с одной стороны, не уменьшит возможности ОАО «РЖД» для работы с импортными грузами и не затруднит реализацию прочих принятых Перевозчиком обязательств, с другой стороны создаст условия для использования терминальных мощностей ОАО «РЖД» на станции Забайкальск, привлечения дополнительных объемов переработки грузов и получение дополнительных доходов.

В рамках исследуемого предложения предполагается использовать мощности терминала для работы с импортными грузами, поступающими в крытом подвижном составе назначением на ст. Забайкальск, с последующей выдачей груза, сортировкой и отправкой как железнодорожным, так и автомобильным транспортом, что позволит максимально задействовать имеющиеся технологические мощности для переработки тарно-штучного груза, а также получить дополнительные доходы от предоставления транспортно-экспедиционных услуг.

Иными словами, вагоны принимаются с китайской стороны, подаются на площадку МЧ с оформлением памятки ГУ-45ВЦ, после производства необходимых таможенных процедур перевозка завершается, раскредитовывается накладная СМГС, с клиента взываются причитающиеся платежи, груз теряет статус «импортного» и становится свободным в обращении на территории РФ. Обязанности сторон в рамках договора перевозки считаются выполненными. С этого момента клиент вправе по своему усмотрению распорядиться прибывшим грузом: заключить новый договор перевозки с ОАО «РЖД», воспользоваться автотранспортом или иными видами транспорта.

Тем не менее, необходимо подчеркнуть тот факт, что реализация данного предложения повлечет за собой отправку груза по внутренним тарифам, которые значительно отличаются от тарифов, применяемых к импортным грузам, а также перегруз, в том числе на автомобильный транспорт, в связи с чем прогнозируется потеря доходов компании от тарифной составляющей.

На сегодняшний день, реализация предложения затруднена по причине контраргументов, связанных с так называемой «ломкой» тарифа. Однако необходимо отметить, что аналогичная работа проводится на частных терминалах ст. Забайкальск. Вагоны поступают

назначением на ст. Забайкальск в адрес частных терминалов. Силами ПАО «Трансконтейнер» и ООО «МТ-Забайкальск» оказываются услуги по выдаче, сортировке грузов с дальнейшей их отправкой, как железнодорожным транспортом согласно заявке ф. №ГУ-12 по внутреннему тарифу, так и автомобильным транспортом.

Заклучение

В ходе исследования было определено два региональных и общесетевых тренда.

К первому тренду необходимо отнести тот факт, что начиная с 2013 г. Государственная политика российской Федерации определило опережающее развитие Дальнего Востока одним из основных направлений государственной политики. Следствием усиленного внимания к региону стало усиление взаимодействия во всех сферах между приграничными регионами Дальневосточного федерального округа нашей страны и Северо-Восточных провинций сопредельного государства.

Второй тренд определен как усиление позиций компаний, оказывающих транспортно-логистические услуги и как следствие, открытость и равноправная конкуренция среди предприятий транспортной отрасли. Компания ОАО «РЖД», являясь субъектом естественной монополии, тем не менее, вынуждена конкурировать с частными перевозчиками по качеству предоставляемой услуги. Развитие новых сервисов позволит соответствовать требуемым рыночным стандартам и как следствие, обеспечит достижение максимальной экономической эффективности. Однако для достижения стабильного результата необходимо проработка и совершенствование нормативно-правовой докумен-

тации, регулирующей возможность использования имеющихся мощностей в полном объеме, использования принципов гибкого ценообразования и возможность оказания мультимодальных перевозок по запросу конечного потребителя.

Список литературы

1. Макеева С.Б. Современный этап истории межрегионального российско-китайского сотрудничества в условиях регионализации // Известия Саратовского университета. Серия: История. Международные отношения. 2020. Т. 20, Вып. 3. С. 382–387. DOI: 10.18500/1819-4907-2020-20-3-382-38.
2. Беляков Р.С. Текущее состояние и перспективы модернизации транспортной системы Дальнего Востока // Universum: Экономика и юриспруденция. 2018. № 6(51) [Электронный ресурс]. URL: <https://universum.com/ru/economy/archive/item/5980> (дата обращения: 27.06.2024).
3. Донцов С. Забайкальск нарастил пропускную способность // Акционерное общество «Издательский дом «Гудок» [Электронный ресурс]. URL: <https://gudok.ru/content/infrastructure/1600023/> (дата обращения: 26.06.2024).
4. Официальный сайт компании ПАО «Трансконтейнер» ГК Дело [Электронный ресурс]. URL: <https://trcont.com/the-company> (дата обращения: 11.06.2024).
5. Официальный сайт компании ООО «МТ-Забайкальск» [Электронный ресурс]. URL: <https://dvtg.ru/zabaykalsk/> (дата обращения: 11.06.2024).
6. Официальный сайт компании ООО «ТЛТ-Забайкальск» [Электронный ресурс]. URL: <https://tltab.ru/> (дата обращения: 11.06.2024).
7. Официальный сайт Забайкальского зернового железнодорожного терминала [Электронный ресурс]. URL: <https://sibgrain.ru/> (дата обращения: 10.06.2024).
8. Кашин В.Б., Янькова А.Д. Приграничное сотрудничество между Россией и Китаем: глубинные препятствия развития // Проблемы Дальнего Востока. 2022. № 4. С. 41–55.
9. Приказ Федеральной антимонопольной службы от 10 декабря 2015 г. N 1226/15 «Об индексации ставок тарифов, сборов и платы за перевозку грузов и услуги по использованию инфраструктуры при перевозках грузов, выполняемые (оказываемые) ОАО «Российские железные дороги» с изменениями и дополнениями [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/71289298/> (дата обращения: 12.06.2024).