

Эволюционное развитие транзитных перевозок температурочувствительных грузов

В. А. Цветков¹, К. Х. Зоидов¹, А. А. Медков¹

¹ *Институт проблем рынка РАН, Москва, Россия*

Исследование направлено на выявление современных организационно-институциональных тенденций эволюционного развития транзитных перевозок температурочувствительных грузов.

Цель. Установление места и роли транзитных перевозок температурочувствительных грузов железнодорожным транспортом через территорию России и на евро-азиатском пространстве в системе глобальных путей сообщения как эффективного направления развития транзитной экономики, инновационного вида перевозочного процесса и высокодоходного вида экспорта транспортных услуг.

Задачи. Рассмотрение, систематизация и анализ организационно-институциональных направлений эволюционного развития транзитных перевозок температурочувствительных грузов. Выработка предложений по реализации наиболее эффективных корпоративных механизмов развития транзитной экономики в России и формирования глобальной Евразии.

Методология. В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, системного анализа, теории производственно-технологической сбалансированности и исторического подхода.

Результаты. Определено, что развитие перевозок грузов, чувствительных к температурному режиму и другим параметрам, должно происходить эволюционным путем. Указано, что в начале XXI в. особую актуальность приобретают перевозки рыбы и морепродуктов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европейский союз для удовлетворения нужд розничной торговли и сферы общественного питания. Выявлены сильные (конкурентные преимущества) и слабые (рыночные проблемы) стороны транзитных перевозок температурочувствительных грузов различными видами транспорта. Разработан комплекс организационно-институциональных мероприятий по повышению прослеживаемости перемещения российского продовольствия с целью формирования, отправки и курсирования на регулярной основе «холодных экспрессов».

Выводы. Одним из организационно-институциональных направлений эволюционного развития перевозок температурочувствительных грузов является деятельность наднациональных интеграционных и политических образований, прежде всего, Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), их усилия по формированию единого транспортного пространства, сопряжению инфраструктурно-интеграционных проектов. Корпоративным наполнением интеграционных процессов на пространстве глобальной Евразии в части сопряжения транспортно-коммуникационных систем должно стать создание наднациональной Евразийской транспортно-транзитной компании (ЕТТК).

Ключевые слова: *глобальная Евразия, транзитные перевозки, температурочувствительные грузы, эволюционное развитие, организации, институты, железнодорожный транспорт, рефрижераторные контейнеры.*

Для цитирования: Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А. Эволюционное развитие транзитных перевозок температурочувствительных грузов // *Экономика и управление.* 2020. Т. 26. № 3. С. 222–232. <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2020-3-222-232>

Благодарности: Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ) в рамках научного проекта № 20-010-00544 А.

The Evolutionary Development of Transit Transport of Temperature-Sensitive Goods

V. A. Tsvetkov¹, K. Kh. Zoidov¹, A. A. Medkov¹

¹ *Market Economy Institute of RAS, Moscow, Russia*

The presented study identifies modern organizational and institutional trends in the evolutionary development of transit transport of temperature-sensitive goods.

Aim. The study aims to determine the place and role of transit transport of temperature-sensitive goods across Russia and within the Eurasian space via global communication lines as an efficient direction for the development of transit economy, an innovative method of transport, and a highly profitable form of export for transport services.

Tasks. The authors examine, systematize, and analyze the organizational and institutional directions for the evolutionary development of transit transport of temperature-sensitive goods and formulate proposals for implementing the most efficient corporate mechanisms for the development of transit economy in Russia and formation of a global Eurasia.

Methods. This study uses the methods of evolutionary-institutional theory, systems analysis, theory of engineering and manufacturing balance, and historical approach.

Results. It is determined that the development of transport of temperature-sensitive and other sensitive goods should be evolutionary. In the early 21st century, the transport of fish and seafood from the Asia-Pacific region to the European Union is becoming increasingly important for meeting the demands of retail trade and the food service industry. The benefits (competitive advantages) and shortcomings (market problems) of transit transport of temperature-sensitive goods by different modes of transport are identified. A set of organizational and institutional measures has been developed to improve the traceability of movement of Russian food products for the purpose of development, dispatch, and regular operation of a fleet of “cold express trains”.

Conclusions. One of the organizational and institutional directions for the evolutionary development of transit transport of temperature-sensitive goods involves the activity of supranational political and integration entities, primarily the Eurasian Economic Union (EAEU) and the Shanghai Cooperation Organisation (SCO), and their efforts to create a unified transport space and to combine infrastructure and integration projects. The establishment of a supranational Eurasian Transit Transport Company (ETTC) should serve as a corporate framework for integration processes within the global Eurasian space in terms of linking transport and communication systems.

Keywords: *global Eurasia, transit transport, temperature-sensitive goods, evolutionary development, organizations, institutions, railway transport, refrigerated containers.*

For citation: Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. The Evolutionary Development of Transit Transport of Temperature-Sensitive Goods. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2020;26(3): 222-232 (In Russ.). <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2020-3-222-232>

Acknowledgments: This study was supported by the Russian Foundation for Basic Research (RFBR), project No. 20-010-00544 А.

Введение

Развитие перевозок грузов, чувствительных к температурному режиму и другим параметрам, должно происходить эволюционным путем. Температурочувствительными грузами являются скоропортящиеся продукты питания, продукция растениеводства, химические вещества, опасные грузы [1], электроника и ряд других.

В России за последние 10 лет доля железнодорожного транспорта в перевозках скоропортящейся продукции сократилась на 40 %, а доля автомобильного транспорта выросла до 88 % [2]. В современном мире перевозки температурочувствительных грузов в рефрижераторном подвижном составе во многом выполняют такую же роль, что и поставки пряностей (особенно перца) в Средневековье — функцию сохранения и улучшения потребительских качеств продуктов питания, повышения разнообразия гастрономических вкусов, удовлетворения потребностей людей с высоким уровнем доходов.

Для Западной и Южной Европы потребность в повышении потребительского качества продуктов питания была актуальнее, чем

для России и северных территорий Европы и Америки, по причине более высоких температур воздуха и отсутствия возможности устраивать ледники. Описывая средневековую историю Венецианской республики, Р. Кроули отмечает большую роль перца и других специй в коммерческом обороте города-государства [3, с. 176]. Развитие рефрижераторных транспортных средств, прежде всего, морского флота, снизило потребность в пряностях, позволяя перевозить на дальние расстояния скоропортящиеся продукты питания. У. Бернстайн отмечает: «Изобретение кораблей-рефрижераторов в конце XIX века... обеспечило Европу дешевой говядиной из Америки» [4, с. 25].

В начале XXI в. особую актуальность приобретают перевозки рыбы и морепродуктов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европейский союз для удовлетворения нужд розничной торговли и сферы общественного питания. В настоящее время перевозка высокоценных продуктов питания глубокой заморозки на дальние расстояния, например, из Японии и Южной Кореи в Европу и Америку, осуществляется воздушным и морским транспортом. Перевозки водным путем

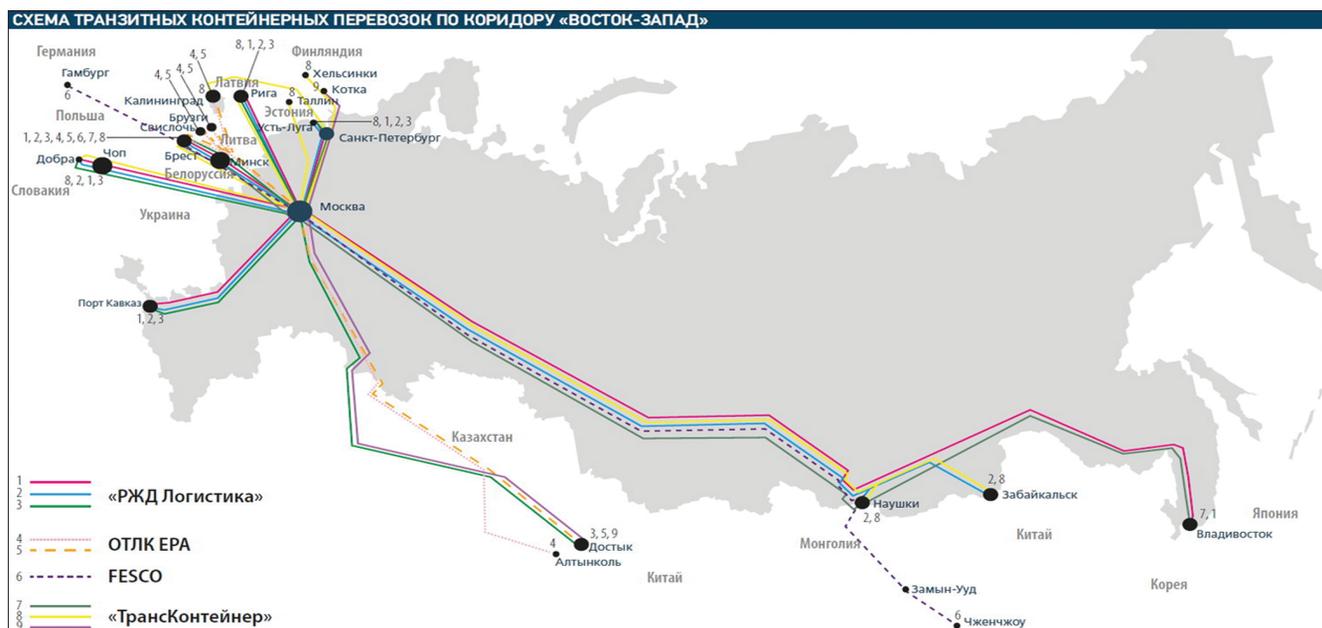


Рис. 1. Схема транзитных контейнерных перевозок по коридору «Восток-Запад»

Источник: Кудрявцева Е. Транзит остановился на границе [Электронный ресурс] // Гудок. 2018. 7 ноября. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1441758&archive=2018.11.07> (дата обращения: 22.11.2019).

требуют накопления значительных партий грузов, они занимают длительное время, но их преимуществами являются относительная дешевизна, а главное – обработанность маршрутов и сервисов. Дорогостоящие перевозки скоропортящихся грузов воздушным транспортом поддерживаются снижением цен на авиационное топливо. В текущей ситуации, однако, негативное влияние на их осуществление оказывает сокращение межгосударственного пассажирского сообщения из-за пандемии коронавируса COVID-19: грузы перевозятся в багажных отсеках пассажирских авиалайнеров.

В статье выдвинута гипотеза, суть которой заключается в том, что транзитные перевозки температурочувствительных грузов железнодорожным транспортом не только найдут свое место в системе глобальных сообщений, но и станут эффективным способом развития транзитной экономики в России и на пространстве глобальной Евразии.

1. Эволюционное развитие транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом в контексте межвидовой конкуренции

Основными видами грузов, перевозимых по маршруту «Европа — Азия — Европа», являются автомобили и комплекты для сборочных производств, электроника, мебель и скоропортящиеся продукты питания. Железнодорожный транспорт имеет неоспоримые преимущества перед морским в части доставки продовольственной продукции: чем меньше

время перевозки, тем свежее она будет, как показано на рисунке 1.

Узким местом российских транспортно-коммуникационных процессов служит точное соблюдение времени доставки, а также сохранности высокоценных грузов. В настоящее время в данной области наблюдаются существенные проблемы. Так, президент Союза транспортников России В. Ефимов отмечает, что «на наш Транссиб зарубежные перевозчики идут неохотно. У них очень высокие требования к точности прибытия состава» [5].

По информации генерального директора ПАО «ТрансКонтейнер» В. Сараева, средняя скорость контейнерных поездов в 2018 г. составила около 700–800 км/сут., но «если взять анализ за 9 месяцев 2019 г., 43 % контейнерных поездов прибыли с опозданием, из них 13 % — с опозданием более двух суток. В Европе из-за географических ограничений скорость поезда составляет 350 км/сут.» [6]. По мнению директора Института транспорта ВШЭ М. Блинкина, «морской транзит гораздо медленнее. Однако он отлажен как часы. Время наших транзитных перевозок зависит от партнеров на погранпереходах. Таможенная служба исполняет свой долг, досматривая контейнеры и вагоны. Но они работают медленно, старомодно, и из-за этого мы проигрываем» [7].

Кроме того, сегодня глобальные морские контейнерные сервисы, с одной стороны, интенсивно наращивают собственные парки рефрижераторных контейнеров. С другой стороны, в условиях торгового противостояния США и КНР, пандемии коронавируса и в период

Сильные и слабые стороны транзитных перевозок температурочувствительных грузов различными видами транспорта

| Вид транспорта | Сильные стороны (конкурентные преимущества) | Слабые стороны (рыночные проблемы) |
|-----------------|---|---|
| Водный морской | Относительная дешевизна перевозки, отлаженность сервисов, развитая портовая инфраструктура и система фидерных сообщений, увеличение вместимости судов-контейнеровозов, мероприятия по снижению расхода топлива, сокращению простоя судов и затрат на оплату труда экипажа, формирование глобальных альянсов, снижающих условно-постоянные издержки | Длительное время перевозки, повышение тарифов на прохождение каналов, необходимость формирования крупных судовых партий грузов, пролегание морских маршрутов по южным морям, что требует дополнительных затрат на поддержание низких температур в рефконтейнерах |
| Автомобильный | Возможность гибкой перевозки от «двери до двери», быстрая подача ТС, преимущества инфраструктурной дискриминации, широкие возможности для оппортунистического поведения, развития теневого сектора, сокращения издержек за счет усиленной эксплуатации техники и водителей | Отсутствие жесткого графика доставки, простои на границах, расширение сети платных автомагистралей, усиление контроля труда и отдыха водителей с помощью тахометров, что не позволяет управлять ТС круглосуточно |
| Воздушный | Самый быстрый вид транспорта, подходящий для перевозки высокоценных, компактных видов грузов, предметов «лакшери», а также скоропортящихся продуктов | Высокая стоимость, зависимость от погодных условий, невозможность перевозки некоторых видов грузов по соображениям безопасности, сокращение пассажиро-багажного сообщения из-за коронавируса |
| Железнодорожный | Относительно высокая скорость перевозки, возможность формирования ускоренных контейнерных поездов, «холодных» агроэкспрессов, возможность осуществления контрольных процедур без остановки движения составов, сокращение времени перегрузочных и погрузочно-разгрузочных операций на начальном-конечных и промежуточных станциях, возможность перевозки некоторых видов продуктов в универсальном подвижном составе, налаживание производства российских рефконтейнеров, реализация синергетического эффекта развития транзитных, экспортно-импортных и внутренних перевозок контейнерных грузов, высокие экологические стандарты | Необходимость ОАО «РЖД» нести инфраструктурные издержки, исчерпание пропускных способностей Восточного полигона железных дорог, затянутость пограничных процедур, необходимость перегрузки контейнеров при изменении стандарта колеи, отсутствие сквозного перевозочного документа, недостаток рефконтейнеров российского производства, а также складских площадок с розетками, электрифицированных фитинговых платформ и дизель-генераторных установок, высокая стоимость перевозок в специализированном подвижном составе |

новогодних праздников в Китае на маршруте «Азия — Европа» возникает проблема формирования судовых партий контейнерных грузов, для решения которой используется железнодорожный транспорт в качестве компенсаторного инструмента. В систематизированном виде сильные (конкурентные преимущества) и слабые (рыночные проблемы) стороны транзитных перевозок температурочувствительных грузов различными видами транспорта представлены в таблице 1.

2. Институциональная основа конкурентных преимуществ автомобильного транспорта при перевозках скоропортящейся продукции

К институциональным факторам повышения конкурентных преимуществ автомобильного

транспорта при перевозках скоропортящейся продукции относятся:

1. Широкие возможности для оппортунистического поведения автоперевозчиков, уклонения от проверок Россельхознадзора, благодаря большому числу малых транспортных компаний, индивидуальных предпринимателей, физических лиц — владельцев грузовых автомобилей и легкого коммерческого транспорта.
2. Наличие институциональных ограничений на проверку перевозок скоропортящейся продукции, которые могут выполнять только контролирующие органы субъектов РФ.
3. Большие возможности выбора и изменения маршрутов движения автотранспорта, определения мест разгрузки и перегрузки перевозимой продукции.

Однако железнодорожные перевозки могут быть альтернативными автомобильным в случае затягивания пограничных процедур досмотра и оформления грузовых автомобилей, в том числе в результате проведения карантинных мероприятий. Заместитель генерального директора по проектной деятельности и технической политике ЗАО «Евросиб СПб-ТС» С. Кондратенко предлагает осуществить комплекс мер организационно-институционального характера для повышения конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта при перевозках температурочувствительных грузов и ликвидации необоснованных привилегий автомобильного транспорта, связанных с несовершенством нормативно-правовой базы и трудностями проведения контрольных процедур [8].

До недавнего времени главным конкурентным преимуществом автомобильного транспорта при перевозке температурочувствительных грузов была тарифная политика ОАО «РЖД», согласно которой перевозки в рефрижераторном подвижном составе обходились грузовладельцам почти в полтора раза дороже, чем в универсальном. Для исправления этого положения в конце 2019 г. издан приказ Министерства транспорта РФ, предусматривающий, что для перевозки ряда продовольственных товаров можно использовать разные виды подвижного состава, в том числе универсальные контейнеры.

Но существуют и негативные последствия либерализации требований к технологии перевозки температурочувствительных грузов, связанные с несовершенством организационно-институциональной среды. Критический подход к состоянию перевозок скоропортящихся грузов изложил президент Ассоциации операторов рефрижераторного подвижного состава М. Синев. Он утверждает, что «в целом вся проблема отрасли сводится к двум главным: действующим тарифам и бездействию контролирующих органов в лице Россельхознадзора и Роспотребнадзора» [9]. Организационно-институциональные изменения привели к трансформации производственно-технологических факторов транспортировки температурочувствительных грузов. Стали более востребованными термос-контейнеры, рефконтейнеры в режиме термоса, универсальные контейнеры в составе ускоренных поездов. Перевозки скоропортящихся грузов в составе ускоренных контейнерных поездов, следующих по выделенным «ниткам» графика, сами по себе обеспечивают сохранность продукции, сокращая риски ее порчи и уменьшения стоимости. Стоимость перевозки килограмма рыбы в контейнере-рефрижераторе превышает стоимость его перевозки

в вагоне-термосе примерно в 1,75 раза. Использование вагонов-термосов, срок службы которых постоянно продлевается, обусловлено сиюминутным желанием операторов данного подвижного состава получить доход.

Таким образом, главной институциональной проблемой при перевозке рыбной продукции с Дальнего Востока является унификация железнодорожных тарифов на транспортировку грузов в универсальных и рефрижераторных контейнерах. Перевозки рыбной продукции отличаются сезонной неравномерностью, связанной с прохождением путины. В связи с этим тарифные ставки на предоставление рефрижераторных вагонов, фитинговых платформ и рефконтейнеров характеризуются большой волатильностью. У операторов железнодорожного рефрижераторного подвижного состава отсутствуют долгосрочные контракты с грузоотправителями на перевозку рыбной продукции, что также является причиной повышения стоимости перевозки в отдельные периоды.

В целях сглаживания тарифных колебаний и стимулирования железнодорожных перевозок скоропортящихся грузов железнодорожным транспортом рассматривалась возможность субсидирования перевозок рыбы по железной дороге, а также применения налоговых льгот для компаний — поставщиков рыбной продукции на внутренний рынок. В целях предоставления тарифных скидок требуется правительственное решение с последующим предоставлением ОАО «РЖД» бюджетных компенсаций потерь доходов.

В области организации перевозок рыбной продукции с Дальнего Востока очевидны следующие институциональные ловушки: согласие ОАО «РЖД» на предоставление операторам подвижного состава скидки в размере 50 % в границах тарифного коридора только под гарантированные годовые объемы перевозок; несогласие рыбодобывающих компаний — грузоотправителей на заключение годовых контрактов, гарантирующих запланированные объемы перевозок продукции.

Для преодоления указанных институциональных ловушек необходимо начать переговорный процесс с участием представителей государства. В противном случае рыба будет уходить на морской и автомобильный транспорт, а по железной дороге перевозиться в универсальном подвижном составе, не обеспечивающем должные условия сохранности этого груза, чувствительного к малейшим колебаниям температуры. Как отмечает М. Синев, «автомобилями целесообразно перевозить рыбу на небольшие расстояния, а когда речь идет о больших расстояниях, железная дорога — лучший вариант» [10].

3. Синергия транзитных перевозок температурочувствительных грузов и роста экспортных поставок продовольствия в Китай

Основной проблемой при перевозках рыбы в рефконтейнерах является наличие значительного порожнего пробега тары и подвижного состава. Унификация тарифов на перевозки грузов в универсальных и рефрижераторных контейнерах будет способствовать обратной загрузке рефконтейнеров любыми контейнеропригодными грузами.

Новым институционально-организационным фактором, стимулирующим транзитные перевозки температурочувствительных грузов через территорию России, является начало и увеличение экспорта отечественного продовольствия в Китай. Это позволяет уменьшить условно-постоянные расходы на перевозку одного транзитного контейнера, сформировать стимулы для обратной загрузки подвижного состава и контейнеров транзитными грузами. Основой экспортных поставок продовольствия в Китай служат товары, требующие соблюдения температурного режима.

В целях стимулирования поставок российского продовольствия китайские компании создали инфраструктуру для приема скоропортящейся продукции в Чунцине и Чэнду. Это приводит к сокращению времени проведения пограничных процедур. Рассматривается вопрос о предоставлении ОАО «РЖД» тарифной скидки в размере 50 % на перевозки рефконтейнеров по ряду маршрутов. Привлекательность железнодорожного транспорта для перевозки температурочувствительных грузов повышается вследствие реализации ОАО «РЖД» инновационно-инвестиционного проекта «Холодный экспресс». При участии Российского экспортного центра реализуется комплекс мер по повышению прослеживаемости перевозок российского продовольствия. Организация перевозок рыбной продукции по маршруту «Владивосток — Хунчунь (Китай)» позволяет сформировать грузовую базу для портов Приморского края. Формирование кластера по переработке рыбной продукции в приграничной китайской провинции Цзилинь повышает спрос на российскую рыбу и, соответственно, цены на нее.

Организационно-институциональные проблемы обратной загрузки контейнеров и подвижного состава связаны, прежде всего, с ограничениями Россельхознадзора в форме введенного в 2019 г. запрета на ввоз из Китая в Россию косточковых и цитрусовых культур.

4. Открытие новых направлений перевозок сельскохозяйственной продукции

Транзитная экономика в России развивается также благодаря усилиям, прилагаемым другими странами ЕАЭС и постсоветского пространства, в частности Белоруссией. Первые контейнеры с пищевой продукцией (сыром, молоком, сливками, пивом, маслом, кондитерскими изделиями и др.) по маршруту «Брест — Чэнду» отправлены в августе 2018 г. В сентябре этого же года организована пробная перевозка молочной продукции по маршруту «Колядичи — Чунцин». Необходимо отметить, что ТЛЦ «Колядичи» развивается как распределительный центр для китайских товаров, следующих в Европу, поэтому для него актуален вопрос обратной загрузки контейнеров и подвижного состава.

Заслуживает внимания предложение прицеплять к проходящим мимо коротким поездом сцепы с рефрижераторными контейнерами, формировать «холодные экспрессы» на всем пространстве глобальной Евразии. И, наоборот, при формировании ускоренных рефрижераторных поездов следует предусмотреть возможность включения в такие составы вагонов с широкой номенклатурой грузов, не чувствительных к температурному режиму. Это будет способствовать поддержанию регулярности курсирования полносоставных ускоренных «холодных экспрессов» в период снижения предложения рыбной продукции к перевозке.

В рамках развития международного транспортного коридора «Север — Юг» Белорусская железная дорога совместно с ОАО «РЖД» и ЗАО «Азербайджанские железные дороги» планирует организовать курсирование контейнерного поезда по маршруту «Минск — Баку». В настоящее время по маршруту «Европа — Япония» перевозятся дорогостоящие грузы: электроника, химическая продукция, компоненты и комплектующие, технологическое оборудование. Особое внимание японских компаний привлекает потенциальная возможность организации железнодорожных перевозок скоропортящихся грузов.

В связи с тем, что грузы из Японии отличаются высокой добавленной стоимостью, критическое значение имеет соблюдение условий перевозки, обеспечивающих их сохранность. В 2018 г. осуществлена тестовая перевозка 40-футового контейнера, оснащенного датчиками температуры, влажности и вибрации, по маршруту «порт Кобе (Япония) — порт Восточный (Россия)» и далее по железной дороге в рамках сервиса «Трансиб за 7 суток». Росту транзитных перевозок температурочувствительных грузов из Японии в Европу через

территорию России будет способствовать соединение мостовыми переходами (тоннелями) японского острова Хоккайдо и российского Сахалина через пролив Лаперуза и Сахалина с Хабаровским краем через пролив Невельского, а также строительство железнодорожной линии «Селихин — Ныш».

По мере роста доли представителей среднего класса в КНР повышается спрос на высококачественную рыбную продукцию. Развитию транзитной экономики в России и Казахстане будет способствовать организация перевозки лосося, выращенного на рыбных фермах в Северной Норвегии, в Китай [11].

5. Эволюция структуры подвижного состава для перевозок температурочувствительных грузов

Эволюция структуры подвижного состава для перевозок температурочувствительных грузов направлена на сокращение доли рефрижераторных вагонов и вагонов-термосов, у более чем половины из которых истекает или истек срок эксплуатации, и увеличение доли рефрижераторных контейнеров (рефконтейнеров). Главное условие перевозки температурочувствительных грузов — недопущение разрыва непрерывной холодильной цепи, а следовательно, предотвращение потери качества замороженной продукции. Это могут обеспечить только рефконтейнеры.

Современная компания, занимающаяся железнодорожными перевозками температурочувствительных грузов, должна иметь большой парк рефконтейнеров разных моделей; электрифицированные фитинговые платформы; дизель-генераторные вагоны сопровождения; контейнеры-цистерны с запасами топлива для дизель-генераторных установок. В качестве тяги желательно разработать и применять локомотивы, имеющие возможность выдавать трехфазный ток напряжением 380 В для электроснабжения рефрижераторных контейнеров, а также получать и хранить параметры перевозимых грузов.

В настоящее время на территории России курсируют около пяти тысяч рефрижераторных контейнеров китайского производства, но их недостаточно для удовлетворения рыночного спроса на перевозки температурочувствительных грузов. В целях развития инновационно-индустриальных поясов современных торговых путей, проходящих на территории России, необходимо организовать собственное производство рефконтейнеров.

Так, АО «Омский завод транспортного машиностроения» планирует наладить серийное производство 40-футовых рефконтейне-

ров с автономной холодильной установкой и полным комплектом автоматики. Речь идет о первом российском рефконтейнере, который спроектирован и будет собираться на территории России преимущественно из российских комплектующих, но за образец взято устройство китайского контейнера. Российские рефконтейнеры не должны быть дороже китайских, которые стоят 1,2 млн руб. В противном случае операторы подвижного состава будут по-прежнему закупать парк за рубежом, несмотря на высокие, сопоставимые со стоимостью рефконтейнера таможенные пошлины [12].

6. Использование электронных пломб и других контрольных приборов

Перспективная производственно-технологическая и организационно-институциональная инновация, направленная на повышение эффективности транзитных перевозок грузов, — применение электронного запорно-пломбировочного устройства (ЭЗПУ), осуществляющего дистанционный контроль в режиме реального времени за местонахождением подвижного состава; сохранностью грузов; температурой, влажностью, освещенностью внутри контейнера и другими параметрами.

По словам заместителя генерального директора АО «ГЛОНАСС» А. Ароновой, «в 2016 г. Россельхознадзор вместе с АО «ГЛОНАСС» провел эксперимент по прослеживаемости перевозки мороженой рыбной продукции, прибывшей с Дальнего Востока на станцию МЖД Селятино» [13]. Особенно актуально использование ЭЗПУ при международных и транзитных перевозках грузов и придание ему статуса таможенной пломбы, что обеспечит безостановочное движение составов, бесшовное прохождение границ, сократит время таможенных операций, повысит транспортную безопасность.

Коммерческий директор АО «ГЛОНАСС» А. Климовский отмечает: «Мне кажется перспективным автоматизировать процесс таможенного контроля с точки зрения не электронного документооборота, а исключения самой необходимости таможенному инспектору подходить к грузу... Доверенная среда и доверенный инструмент должен быть принят партнерами со стороны Китая, Японии, Кореи» [14]. Внедрение ЭЗПУ сдерживается, во-первых, несовершенством и недостаточностью нормативно-правовых механизмов их применения, во-вторых, высокой стоимостью ЭЗПУ: если цена обычной пломбы составляет около 200–250 руб., то электронной — от 20 тыс. руб.

7. Внутренняя контейнеризация перевозок грузов — синергия для экспортно-импортных и транзитных контейнерных перевозок

Как отмечают эксперты, контейнеризация импорта, определяемая иностранными поставщиками, помогает контейнеризации экспорта, но внутренние грузопотоки контейнеризируются по-прежнему очень медленно. В России существенно меньше, чем в развитых странах, перевозятся химические грузы и пищевые продукты в охлаждаемых, рефрижераторных контейнерах-цистернах.

По сведениям президента Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири С. Максимова, «в среднем мировой показатель контейнерных перевозок составляет 39 %, в Европе — 42 %, в США — порядка 45 %, в Китае — 38 %. У нас пока только 5–7 % грузов перевозится в контейнерах» [15]. По расчетам, «контейнеризация отгрузок предприятия может обеспечить до 20 % экономии затрат на логистику» [16]. При возникновении проблем с доставкой рыбной продукции на внешние рынки бывает трудно перенаправить ее на внутренний российский рынок по причине отсутствия достаточных складских мощностей. В условиях, когда холодильные складские мощности на Дальнем Востоке заполнены, для хранения запасов рыбы используются дорогостоящие рефконтейнеры.

Заключение

Одним из организационно-институциональных направлений эволюционного развития перевозок температурочувствительных грузов является деятельность наднациональных интеграционных и политических образований, прежде всего, ЕАЭС и ШОС, их усилия по формированию единого транспортного пространства, сопряжению инфраструктурно-интеграционных проектов [17–18].

М. Блинкин считает, что «в перспективе обязательно появится оператор скоростных контейнерных поездов» [19]. Перевозки температурочувствительных грузов должны быть выделены в отдельное структурное подразделение наднациональной Евразийской транспортно-транзитной компании (ЕТТК). Тестируются перевозки рыбной продукции с Дальнего Востока в Европейскую часть России по Северному морскому пути (СМП), которые занимают примерно два месяца. В течение трех–четырёх

лет перевозки рыбы по СМП могут быть увеличены до 100 тыс. т, что в некоторой степени компенсировало бы списание и недостаток железнодорожного рефрижераторного подвижного состава.

Однако в ближайшей перспективе ожидается дефицит рефрижераторных судов. Как отметил член совета директоров АО «Югреф-трансфлот» В. Кот, «дефицит рефрижераторного флота Россия испытывает уже сейчас. Решить задачу по перевозке морепродуктов с Дальнего Востока в европейскую часть России можно, но для этого вопрос строительства новых кораблей должен быть вынесен на государственный уровень» [20]. М. Синев также полагает, что «роль государства, в том числе в регулировании перевозок скоропортящихся грузов всеми видами транспорта, должна быть более активной» [21].

Для обеспечения сохранности грузов при их железнодорожной транспортировке необходимо свести к минимуму количество операций, связанных с перетаркой и перегрузкой. Транзитные контейнерные перевозки полностью удовлетворяют этому требованию. Кроме того, при осуществлении транзитных перевозок скоропортящихся грузов легче обеспечивается непрерывность холодильной цепи.

Следует обратить внимание еще на одно обстоятельство, актуальность которого будет повышаться в процессе увеличения транзитных перевозок фруктов, овощей, рыбы, морепродуктов и других температурочувствительных грузов по направлению «Север — Юг». Бывший глава Госнарконконтроля В. Иванов отмечал, что «транзит наркотиков никогда не осуществляется сам по себе, нет специализированных грузовиков и вагонов, которые возили бы наркотики. Такой транзит камуфлируется, подстраивается под товарообмен» [22].

Перевозки сельскохозяйственной продукции, продуктов питания, рыбы, морепродуктов, других скоропортящихся грузов железнодорожным транспортом в большей степени поддаются контролю, в том числе и без остановки движения, чем многочисленные грузовые автомобили. Контролем, пресечением транспортировки наркотиков, оружия, взрывчатых веществ могут заниматься подразделения безопасности ЕТТК и аффилированные частные военные компании, укомплектованные также и жителями стран (регионов) прохождения торговых путей.

Литература

1. *Грузоперевозки с температурным режимом и их особенности* [Электронный ресурс] // Экономические перевозки для жизни и бизнеса. URL: <https://econom-trans.ru/auto/osobennosti-perevozok-s-temperaturnym-rezhimom.html> (дата обращения: 20.12.2019).

2. *Кудрявцева Е.* Списание по расписанию [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. № 3. 15 января. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1449655&archive=2019.01.15> (дата обращения: 20.12.2019).
3. *Кроули Р.* Венецианская республика. Расцвет и упадок великой морской империи. 1000–1503 гг. / пер. с англ. Л. А. Игоревского. М.: Центрполиграф, 2019. 446 с.
4. *Бернштейн У.* Великолепный обмен. История мировой торговли / пер. с англ. И. Летберга. М.: АСТ, 2014. 508 с.
5. *Ефимов В.* Потерянные деньги [Электронный ресурс] // Гудок. № 233. 2019. 18 декабря. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1488167&archive=2019.12.18> (дата обращения: 20.12.2019).
6. *Потаева К.* Платформе — космическую скорость [Электронный ресурс] // Гудок. 2020. № 19. 5 февраля. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1492538&archive=2020.02.05> (дата обращения: 18.02.2020).
7. *Блинкин М.* Разная колея не проблема [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. № 233. 18 декабря. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1488168&archive=2019.12.18> (дата обращения: 20.12.2019).
8. *Кондратенко С.* Рефрижератор в точке роста [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. № 194. 22 октября. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1481265&archive=2019.10.22> (дата обращения: 22.10.2019).
9. *Синев М.* Отрасль хладотранспорта находится в системном кризисе [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер. 2019. 18 сентября. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/otrasl-khladotransporta-nakhoditsya-v-sistemnom-krizise/> (дата обращения: 17.01.2020).
10. *Зубов М.* Комфортные условия для рыбы. Интервью с президентом Ассоциации операторов рефрижераторного подвижного состава М. Синевым [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. № 186. 10 октября. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1480216&archive=2019.10.10> (дата обращения: 18.10.2019).
11. *Конкуренция глобальных игроков в Арктике обострилась* — эксперт. Интервью с Координатором программ Юго-Западной Азии Научно-исследовательского центра Schiller Institute X. Аскари [Электронный ресурс] // Евразия.Эксперт. 2018. 26 ноября. URL: <http://eurasia.expert/konkurentsia-globalnykh-igrokov-v-arktike-obostrilas-ekspert/> (дата обращения: 09.10.2019).
12. *Кудрявцева Е.* Рынок ждет холодильники [Электронный ресурс] // Гудок. 2020. № 46. 17 марта. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1497644&archive=2020.03.17> (дата обращения: 17.03.2020).
13. *Павлов В.* Грузы измеряют температуру. Интервью с заместителем генерального директора АО «ГЛОНАСС» А. Ароновой [Электронный ресурс] // Гудок. 2020. № 4. 15 января. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1490032&archive=2020.01.15> (дата обращения: 15.01.2020).
14. *Чернышевская Ю.* АО «ГЛОНАСС» может обеспечить сквозным мониторингом мультимодальные перевозки [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер. 2019. 14 ноября. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/glonass-planiruet-predostavit-testovyy-dostup-dlya-rzhd/> (дата обращения: 22.11.2019).
15. *Климова М.* Шелковый путь контейнера [Электронный ресурс] // Эксперт Сибирь. 2018. № 50-51. 10 декабря. URL: <http://expert.ru/siberia/2018/50/shelkovyij-put-kontejnera/> (дата обращения: 09.10.2019).
16. *Солнцев А.* Контейнерные площадки можно обустроить. Интервью с заместителем исполнительного директора СПО «Ассоциация “Промжелдортранс”» А. Глазуновым [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер. 2019. 20 сентября. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/konteynerye-ploshchadki-mozhno-obustraivat/> (дата обращения: 22.11.2019).
17. *Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А.* Современные тенденции видов транспорта — основа на пространстве Евразии // Экономика и управление. 2020. Т. 26. № 1 (171). С. 4–15. DOI: 10.35854/1998-1627-2020-1-4-15
18. *Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А.* О международных транзитных перевозках грузов в рамках пространства Шанхайской организации сотрудничества // Экономика и управление. 2019. № 11 (169). С. 42–52. DOI: 10.35854/1998-1627-2019-11-42-52
19. *Блинкин М.* Время меняться вагонами [Электронный ресурс] // Гудок. 2020. № 23. 11 февраля. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1493164&archive=2020.02.11> (дата обращения: 17.02.2020).
20. *Можаровская А.* В 2020 году ожидается существенный дефицит рефрижераторных судов [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер. 2019. 5 марта. URL: <http://www.rzd-partner.ru/water-transport/news/v-2020-godu-ozhidaetsya-sushchestvennyy-defitsit-refrizheratornykh-sudov/> (дата обращения: 06.03.2019).
21. *Мнения* [Электронный ресурс] // Гудок. 2019. № 121. 11 июля. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1469890&archive=2019.07.11> (дата обращения: 06.08.2019).
22. *Иванов В. П.* Афганский наркоузел. М.: ООО «СиВиДжи», 2010. 208 с.

References

1. Cargo transportation with temperature conditions and their features. Economical transportation for life and business. URL: <https://econom-trans.ru/auto/osobennosti-perevozok-s-temperaturnym-rezhimom.html> (accessed on 20.12.2019). (In Russ.).

2. Kudryavtseva E. Scheduled writing-off. *Gudok*. 2019;(3). URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1449655&archive=2019.01.15> (accessed on 20.12.2019). (In Russ.).
3. Crowley R. City of fortune: How Venice won and lost a naval empire. London: Faber & Faber Publ.; 2012. 448 p. (Russ. ed.: Crowley R. Venetsianskaya respublika. Rastsvet i upadok velikoy morskoy imperii. 1000-1503 gg. Moscow: Tsentrpoligraf; 2019. 446 p.).
4. Bernstein W. J. A splendid exchange: How trade shaped the world. New York: Grove Press, Inc.; 2009. 496 p. (Russ. ed.: Bernstein W. Velikolepnyy obmen. Istoriya mirovoy trgovli. Moscow: AST; 2014. 508 p.).
5. Efimov V. Lost money. *Gudok*. 2019;(233). URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1488167&archive=2019.12.18> (accessed on 20.12.2019). (In Russ.).
6. Potaeva K. Space speed for flatcars. *Gudok*. 2020;(19). URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1492538&archive=2020.02.05> (accessed on 18.02.2020). (In Russ.).
7. Blinkin M. Different track is not a problem. *Gudok*. 2019;(233). URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1488168&archive=2019.12.18> (accessed on 20.12.2019). (In Russ.).
8. Kondratenko S. Refrigerated rail containers at growth point. *Gudok*. 2019;(194). URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1481265&archive=2019.10.22> (accessed on 22.10.2019). (In Russ.).
9. Sinev M. The refrigerated transport industry is in a systemic crisis. *RZD-Partner*. Sept. 18, 2019. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/otrasl-khladotransporta-nakhoditsya-v-sistemnom-krizise/> (accessed on 17.01.2020). (In Russ.).
10. Zubov M. Comfortable conditions for fish. Interview with President of the Association of Refrigerated Rolling Stock Operators M. Sinev. *Gudok*. 2019;(186). URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1480216&archive=2019.10.10> (accessed on 18.10.2019). (In Russ.).
11. Competition of global players in the Arctic has intensified — expert. Interview with Hussein Askary, the Program Coordinator of the Southwest Asia Schiller Institute Research Center. *Evrasiya.Ekspert*. Nov. 26, 2018. URL: <http://eurasia.expert/konkurenciya-globalnykh-igrokov-v-arktike-obostrilas-ekspert/> (accessed on 09.10.2019). (In Russ.).
12. Kudryavtseva E. The market is waiting for refrigerators. *Gudok*. 2020;(46). URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1497644&archive=2020.03.17> (accessed on 17.03.2020). (In Russ.).
13. Pavlov V. The temperature of the cargo will be measured. Interview with the Deputy General Director of GLONASS JSC A. Aronova. *Gudok*. 2020;(4). URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1490032&archive=2020.01.15> (accessed on 15.01.2020). (In Russ.).
14. Chernyshevskaya Yu. GLONASS JSC can provide end-to-end monitoring for multimodal transportation. *RZD-Partner*. Nov. 14, 2019. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/ghonass-planiruet-predostavit-testovyy-dostup-dlya-rzhd/> (accessed on 22.11.2019). (In Russ.).
15. Klimova M. Silk road of the container. *Ekspert Sibir*. 2018;(50-51). URL: <http://expert.ru/sibiria/2018/50/shelkovyy-put-konteynera/> (accessed on 09.10.2019). (In Russ.).
16. Solntsev A. Container sites can be equipped. Interview with A. Glazunov, deputy executive director of Association “Promzheldortrans”. *RZD-Partner*. Sept. 20, 2019. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/konteynerye-ploshchadki-mozhno-obustrivat/> (accessed on 22.11.2019). (In Russ.).
17. Tsvetkov V. A., Zoidov K. Kh., Medkov A. A. Modern trends in the innovative development of transport modes as the backbone of a transition economy in the Eurasian space. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2020;26(1):4-15. (In Russ.). DOI: 10.35854/1998-1627-2020-1-4-15
18. Tsvetkov V. A., Zoidov K. Kh., Medkov A. A. On international cargo transit within the Shanghai Cooperation Organization. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2019;(11):42-52. (In Russ.). DOI: 10.35854/1998-1627-2019-11-42-52
19. Blinkin M. Time to exchange wagons. *Gudok*. 2020;(23). URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1493164&archive=2020.02.11> (accessed on 17.02.2020). (In Russ.).
20. Mozharovskaya A. A significant shortage of refrigerated vessels is expected in 2020. *RZD-Partner*. Mar. 05, 2019. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/v-2020-godu-ozhidaetsya-sushchestvennyy-defitsit-refrizheratornykh-sudov/> (accessed on 06.03.2019). (In Russ.).
21. Opinions. *Gudok*. 2019;(121). URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1469890&archive=2019.07.11> (accessed on 06.08.2019). (In Russ.).
22. Ivanov V. P. *Afghan drug hub*. Moscow: CVG Publ.; 2010. 208 p. (In Russ.).

Сведения об авторах

Цветков Валерий Анатольевич

доктор экономических наук, профессор,
член-корреспондент РАН, директор

Институт проблем рынка РАН

117418, Москва, Нахимовский пр., д. 47, Россия

(✉) e-mail: tsvetkov@ipr-ras.ru

Author information

Valeriy A. Tsvetkov

Doctor of Economics Sciences, Professor,
Correspondent Member of RAS, Director

Market Economy Institute of RAS

Nakhimovskiy Ave 47, Moscow, 117418, Russia

(✉) e-mail: tsvetkov@ipr-ras.ru

Зоидов Кобилжон Ходжиевич

кандидат физико-математических наук, доцент,
заведующий лабораторией

Институт проблем рынка РАН

117418, Москва, Нахимовский пр., д. 47, Россия

(✉) e-mail: kobiljonz@mail.ru

Медков Алексей Анатольевич

кандидат экономических наук,
ведущий научный сотрудник

Институт проблем рынка РАН

117418, Москва, Нахимовский пр., д. 47, Россия

(✉) e-mail: medkov71@mail.ru

Поступила в редакцию 03.03.2020

Подписана в печать 17.03.2020

Kobilzhon Kh. Zoidov

Candidate of Physico-Mathematical Sciences,
Associate Professor, Head of Laboratory

Market Economy Institute of RAS

Nakhimovskiy Ave 47, Moscow, 117418, Russia

(✉) e-mail: kobiljonz@mail.ru

Aleksey A. Medkov

Candidate of Economic Sciences, Lead Researcher

Market Economy Institute of RAS

Nakhimovskiy Ave 47, Moscow, 117418, Russia

(✉) e-mail: medkov71@mail.ru

Received 03.03.2020

Accepted 17.03.2020