

«Малый Ахун»: площадь 100 га, находится на территории Сочинского национального парка. Планируется создание 14 гостиниц и курортно-туристских комплексов общей ёмкостью 8700 мест: 3 гостиничных комплексов коттеджного типа (1000 мест), 5 комплексов малых гостиниц (2100 мест), комплекса пансионатов круглогодичного функционирования (4500 мест), курортно-туристского комплекса (1100 мест), курортно-развлекательного центра, пляжной территории на площади в 1 га.

При исследовании перспектив развития особых экономических зон туристско-рекреационного типа необходимо отметить, что они позволят повысить конкурентоспособность кубанских курортов. Однако в дни глобального экономического кризиса на их быстрое развитие и окупаемость инвестиций проектов в этих зонах, к сожалению, рассчитывать не приходится.

**К.Г. Подаруева, А.В. Петров**

*Российский государственный профессионально-педагогический университет*

## **АНАЛИЗ СИТУАЦИИ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Долгое время все виды транспорта в процессе обмена товарами не сливались, как друг с другом, так и с товаропроизводящими отраслями и оставались самостоятельными звеньями в логистической цепи: производство – транспорт – потребление существовали обособленно. К настоящему моменту их сферы деятельности, можно считать, стабилизировались. Однако при этом железнодорожный и автомобильный виды транспорта длительное время находятся в межвидовой конкуренции.

При этом практикой было доказано, что в вопросах перевозки значительных объемов массовых грузов по экологии, экономичности и трудозатратам железнодорожный транспорт находится вне конкуренции. В связи с этим проблема интеграции железных дорог в производственный процесс повсеместно была решена достаточно просто за счет технологических возможностей подвода железнодорожным транспортом перечисленных грузов маршрутами к электростанциям, домам, элеваторам, портам. Однако перевозка в больших масштабах промышленных товаров массового спроса между густонаселенными регионами до настоящего времени создает конкурентную среду.

Это состояние породило проблему, решение которой возможно найти за счет использования автомобильного транспорта на коротком плече для доставки груза в контейнерах от железнодорожной станции назначения/отправления до/со склада грузополучателя/грузоотправителя. Однако и в этом случае автомобильный и железнодорожный транспорт при доставке груза от склада отправителя до склада получателя выступают как самостоятельные субъекты транспортного рынка. Это в целом увеличивает стоимость доставки груза. Более того, даже не смотря на широкомасштабное внедрение контейнерных перевозок, автомобильный транспорт в последние годы самостоятельно осваивает перевозки контейнеро-пригодных грузов на значительные расстояния без использования для этих целей контейнеров. Тенденция в этом вопросе такова, что, обладая собственным чрезвычайно мобильным перевозочным потенциалом, автомобильный транспорт, совершая конструкцию кузовов автомобилей, не склонен переходить на контейнеры, поскольку сам является фактически средством контейнерезированной перевозки грузов. В результате, так называемые, контрейлерные перевозки грузов в Российской Федерации не имеют пока должного развития, поскольку мотивация на эту технологию у автоперевозчиков отсутствует, в отличие от Европы и США.

В соответствии с этим, говорить о монополизме железнодорожного транспорта в отношении контейнерных перевозок не корректно. Речь должна идти о том, что российский рынок грузов широкой номенклатуры характеризуется вполне определенным объемом и за него ведется конкурентная борьба между железнодорожным и автомобильным транспортом.

В последнее время все настойчивее к этому дуэту делаются попытки примкнуть структуры водных видов транспорта – речного и морского. Речные и морские порты, имея

подъездные железнодорожные пути, настойчиво добиваются открытия припортовых железнодорожных станций для операций с контейнерами по приему и выдаче грузов в контейнерах на собственных подъездных путях, минуя места общего пользования железнодорожной станции. Это дает возможность осуществление завоза и вывоза груза в контейнерах без участия железнодорожного транспорта.

В настоящее время уже имеют место многочисленные факты вывоза грузов в контейнерах из портов автомобильным транспортом для доставки их получателям дальними рейсами. В свою очередь противодействие указанной тенденции со стороны железных дорог является неэффективным.

**Е.В. Прис, А.В. Петров**

*Российский государственный профессионально-педагогический университет*

## **РАЗВИТИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ**

Спрос на рынке контейнерных перевозок в России с 2005 года начал стремительно расти. Это было обусловлено высокими темпами развития международной торговли, что в свою очередь послужило толчком для активизации российского рынка услуг по перевозке грузов, в особенности в контейнерах. В 2007 году контейнерооборот России по всем видам транспорта (учитывая внутренние перевозки) составил 5,27 млн. р.

Доля контейнерных грузов в структуре российского экспорта не высока, в большинстве своем это грузы, идущие к нам из зарубежных стран. Проблема кроется в специфике товаров, вывозимых за рубеж. Большую часть экспортируемых товаров составляют энергоносители, металлы, руда, т.е. грузы, которые в контейнерах не перевозятся. Поэтому при планировании перспективных объемов контейнерных перевозок следует принимать во внимание весь объем контейнеропригодных грузов, перевозимых различными видами транспорта в России. В тоже время, эксперты подчеркивают высокий потенциал контейнеризации экспорта, что в условиях кризиса является наиболее выгодным. Приблизительно 5% перевозок грузов в контейнерах по территории Российской Федерации осуществляется в контейнерах парка принадлежности стран СНГ и Балтии.

Следует также отметить, что внутренние и международные перевозки не являются независимыми сегментами рынка. Они связаны единой технологией использования подвижного состава для перевозок контейнеров. Так, основной поток международных перевозок ориентирован с Востока на Запад, внутренний – с Запада на Восток. Освобождающийся при этом подвижной состав используется для загрузки импорта и транзита. Разделение указанных сегментов на отдельные виды бизнеса потребовало бы увеличения парка специализированного подвижного состава в каждом случае, увеличило бы порожние пробеги и, как следствие, привело к необходимости резкого повышения тарифов на перевозки, как во внутреннем, так и в международном сообщении.

По экспертным оценкам, в настоящее время в России перевозки контейнеропригодных грузов, перевозимых в контейнерах железнодорожным транспортом, составляют – 45%, автомобильным – 45%, морским – 9% и речным – 1%.

Перевозки в международном сообщении железнодорожным транспортом в большей степени организуются другими субъектами рынка, в том числе владельцами собственных контейнерных парков, хотя фактическим (титульным) перевозчиком всех грузов по железной дороге, в том числе и грузов в контейнерах и вагонах любых собственников, до недавнего времени было ОАО «РЖД».

Общий внутренний рынок контейнеропригодных грузов, с учетом его конкурентных составляющих, оценивается в размере не менее 100 млн. тонн контейнеропригодных грузов широкой номенклатуры. Кроме этого, с учетом применения специализированных контейнеров для перевозки наливных опасных и неопасных грузов (танк-контейнеров) и пищевых скоропортящихся продуктов (изотермических контейнеров) к этому объему следует добавить еще не менее 50 млн. тонн.