

Курбатова Екатерина Сергеевна
аспирант, ФГБОУ ВО
«Государственный университет
управления», г. Москва
e-mail: kurbatova.kate@yandex.ru

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ПРИРЕЧНЫХ ГОРОДАХ

***Аннотация.** Проанализирован международный опыт организации внутригородских грузовых перевозок по речным путям. Дано описание способов включения внутреннего водного транспорта в городские логистические схемы доставки грузов в европейских странах. Определены главные факторы успеха таких проектов и роль местных органов власти в их реализации. Попытки эффективного использования водного транспорта в приречных городах России в качестве средства для борьбы с пробками в улично-дорожных сетях дополняются прогрессивным опытом ведущих стран Европейского союза.*

***Ключевые слова:** внутренний водный транспорт, грузовая перевозка, мелкопартионная отправка, судно с нулевым выбросом, городская логистика, муниципалитет.*

Kurbatova Ekaterina
Postgraduate student, State University
of Management, Moscow
e-mail: kurbatova.kate@yandex.ru

FOREIGN PRACTICE OF ORGANIZATION OF CARGO TRANSPORTATION BY INLAND WATER TRANSPORT IN RIVERSIDE CITIES

***Abstract.** The international practice of organization of cargo transportation by inland waterways within the city has been analysed. The ways of including inland water transport into the city logistics schemes of cargo delivery in European countries have been described. The key success factors of such projects and the role of local public authorities in their implementation have been defined. Attempts at effective using of water transport as a remedy for traffic congestion in Russian riverside cities have been complemented by the progressive experience of the European Union leading countries.*

***Keywords:** inland water transport, cargo transportation, small-scale sending, vessel with zero emission, city logistics, municipal authority.*

Условием устойчивого экономического развития и благоустройства больших городов и городских агломераций является рациональная организация внутригородских грузовых перевозок. В большинстве российских и иностранных городов грузоперевозки осуществляются преимущественно автомобильным транспортом, ставшим сегодня основным источником загрязнения окружающей среды. По оценкам зарубежных исследователей, автомобильные грузоперевозки потребляют около 20 % общего объема энергоресурсов транспортной отрасли, на их долю приходится 25 % выбросов углекислого газа, 30 % выбросов оксидов азота и 50 % выбросов взвешенных частиц в атмосферу [3]. Ожидается, что объемы внутригородских перевозок грузов будут увеличиваться в связи с ростом городского населения и его массовой автомобилизацией. Процесс организации и управления внутригородскими перевозками грузов становится все более сложным и дорогостоящим.

Как в нашей стране, так и за рубежом внутренний водный транспорт традиционно используется для перевозки массовых грузов (лес, уголь, зерно, строительные материалы и пр.) на большие расстояния. Это объясняется его важными преимуществами: высокой пропускной способностью, сравнительно низкой энергоемкостью и себестоимостью перевозок грузов. Поэтому растет число специалистов, которые видят решение проблем транспортных заторов и ухудшения экологической обстановки городов в передаче части внутригородских грузопотоков с перегруженной улично-дорожной сети на внутренний водный транспорт. Опыт стран Европейского Союза (далее – ЕС) в области организации внутригородского сообщения, отраженный в докладах Европейской федерации речных портов, свидетельствует о том, что внутренний водный транспорт может быть конкурентоспособным при перевозке грузов мелкими отправлениями в густонаселенных городских районах.

Успешные проекты включения внутреннего водного транспорта в городские схемы доставки грузов реализуются в ряде городов Нидерландов, Франции, Великобритании и других европейских странах [2]. Значительный интерес представляет опыт эффективного использования речного транспорта в странах с густой сетью внутренних водных путей.

Нидерланды. Судно «Пивная лодка» (The Beer Boat), г. Утрехт. С 1996 г. малое судно снабжает напитками и едой более 70 предприятий общественного питания, расположенных вдоль городских каналов. Само судно принадлежит муниципалитету, который сдает его в аренду компаниям, доставляющим продукты питания. До 2010 г. это судно было дизельным, а затем его заменили на новое, экологически более чистое – электроход с практически нулевым выбросом. Проект оказался настолько привлекательным, что в 2012 г. муниципалитет Утрехта решил приобрести еще одно такое судно для вывоза бытовых отходов из центра города [6].

Судно-электроход The City Supplier («Городской поставщик»), г. Амстердам. Подобный проект по перевозке грузов (продуктов питания, строительных материалов, медицинских препаратов, книг и пр.) в Амстердаме реализовала компания Mokum Mariteam. Компания представляет собой кооперацию пяти организаций, специализирующихся на доставке товаров и вывозе отходов.

Специализированное судно Floating Distribution Centre («Плавучий центр распределения»), г. Амстердам. Немецкая международная компания DHL построила в Амстердаме судно, перевозящее почтовые посылки в определенные пункты города. Доставку посылок до конечного потребителя осуществляют велокурьеры [4]. Следует отметить, что до 1997 г. по каналам разрешалось осуществлять только пассажирские перевозки, но для реализации упомянутого проекта эту норму отменили. Финансировала проект компания DHL, а власти Амстердама обеспечили разработку проекта специалистами.

Франция. Саморазгружающееся судно Madagascar («Мадагаскар»), г. Париж. С 1987 г. в столице Франции осуществляются речные перевозки строительных материалов (цемент, бетонные блоки и др.) в магазины дистрибьютера стройматериалов Point P. Для доставки грузов по р. Сене используется специализированное саморазгружающееся судно, оснащенное краном.

Баржи в порту г. Лилль. С 1999 г. в состав парка речных судов порта Лилля входят баржи с открытыми контейнерами на борту, используемые для вывоза городских отходов на мусорный полигон. Ежедневно баржами вывозятся 30-40 контейнеров с мусором. Начиная с сентября 2007 г., ежегодно баржи доставляют около 220 000 тонн мусора на 2 крупнейших в Лилле завода по валоризации (сжиганию, переработке) отходов.

Самоходная баржа Vokoli, г. Париж. Французская компания Vert Chez Vous с 2012 г. осуществляет в Париже мультимодальные перевозки мелкопартионных штучных (весом менее 30 кг) грузов с использованием двух видов транспорта – речного и велосипедного [1]. По Сене курсирует специальным образом переоборудованная с 18 трехколесными грузовыми электровелосипедами (трициклами) на борту. После выхода из порта Толбиак судно проходит по круговому маршруту, выгружая трициклы на остановочных пунктах [5]. На них велокурьеры развозят посылки конечным получателям по всему городу. Ежедневно таким способом осуществляется доставка до 4000 отправок.

Баржа компании Vélib, г. Париж. Французский сервис автоматического велопроката Vélib использует речной транспорт для транспортировки своих велосипедов и мастеров по их ремонту между 12 остановочными пунктами на р. Сене. Судно, осуществляющее перевозки, оснащено передвижным палубным краном и другим оборудованием, необходимым для ремонта и хранения велосипедов.

Речные перевозки бумаги на переработку и обратно, г. Париж. Речь идет о совместном проекте мусороперерабатывающей компании Sycotom и предприятия по производству бумаги UPM Kymmene. Разработана схема отправки макулатуры на переработку в Гран-Курон (округ Руан) и обратной доставки в Париж речным транспортом свежепроизведенных бумажных рулонов для выпуска печатной периодики.

Великобритания. Самоходная баржа сети супермаркетов Sainsbury's, г. Лондон. Логистическая схема доставки продуктов в магазины с участием речного транспорта была опробована в 2007 г. Из распределительного центра компании (юго-восточная часть города) в магазины Западного Лондона продукты стали перевозиться на барже по р. Темзе, что позволило решить проблему своевременной доставки скоропортящихся грузов.

Анализ особенностей реализации вышеприведенных проектов позволяет выделить ряд общих условий, определяющих успешность создания городских логистических схем доставки грузов с участием речного транспорта. К ним можно отнести:

- высокую плотность сети внутренних водных путей;
- размещение грузоотправителей и грузополучателей в прибрежной зоне;
- наличие доступа к погрузочно-разгрузочному оборудованию и складским территориям для консолидации грузов;

- организацию перевозок в недоступные для автомобилей зоны (прибрежные магазины и рестораны, природоохранные районы города);
- возможность эксплуатации специализированных судов с необходимым техническим оборудованием на борту и подбор оптимальных грузовых единиц;
- вовлечение в проект всех потенциально заинтересованных в его реализации сторон (как частных компаний, так и органов муниципальной власти).

Надо отметить, что последний из указанных факторов представляется решающим условием успеха при создании городских логистических схем доставки грузов с участием внутреннего водного транспорта. Все рассмотренные проекты на практике реализуются в форме государственно-частного партнерства, в котором органы государственной власти представлены муниципалитетами, администрациями портов и судоходных водных путей. Их роль определяется той или иной формой финансового участия в проектах, общая стоимость реализации которых часто оказывается неподъемной для частных компаний.

Кроме того, при осуществлении проектов частниками использование речного транспорта оказывается для них рентабельным только с достижением достаточных по величине объемов перевозок. В связи с этим на начальных этапах работы предпринимателям часто необходима поддержка властей. В реализацию подобных инициатив местные органы государственной власти обычно вносят решающий финансовый вклад. Так, например, в рамках проекта The Beer Boat (г. Утрехт) расходы на покупку судна с нулевым выбросом составили около 800 000 евро, из которых 400 000 евро выделены местной администрацией [2]. Остальная половина суммы была получена за счет средств от эксплуатации первого судна. Парижский логистический оператор Vert Chez Vous получил субсидию государственного агентства «Водные пути Франции» на установку судового крана и ожидает получить дополнительную финансовую поддержку на модернизацию судна.

Другим важным направлением участия органов государственной власти в проектах внутригородского грузового сообщения по речным путям является создание необходимой для проведения перевалочных операций инфраструктуры, а также эффективное размещение причалов и складских помещений на территории города.

Опыт европейских стран свидетельствует о том, что внутренний водный транспорт содержит в себе значительный потенциал для осуществления перевозок различных видов грузов – от посылок до бытовых отходов – даже в городах с низкой плотностью сети водных путей. Это становится возможным благодаря передаче грузов наземному транспорту на завершающем отрезке маршрута перевозки.

Независимо от масштабов финансового участия, местные органы государственной власти, в частности администрации речных портов, играют важную роль при реализации такого рода инициатив. Сегодня известно о шести городах Европы (Брюссель, Париж, Берлин, Будапешт, Вена и Пиза), которые при поддержке своих портовых властей обязуются включать водный транспорт в систему городских грузовых перевозок и планы развития городской инфраструктуры. Таким образом, можно ожидать, что использование внутренних водных путей для доставки грузов войдет в постоянную практику многих приречных городов уже в ближайшем будущем.

Библиографический список

1. Diziain, D. How can we Bring Logistics Back into Cities? The Case of Paris Metropolitan Area / D. Diziain, C. Ripert, L. Dablanc // *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 2012. – № 39. – pp. 267-281.
2. Janjevic, M. Inland waterways transport for city logistics: a review of experiences and the role of local public authorities / M. Janjevic, A. B. Ndiaye. – Boston: WIT Press, Urban Transport XX, 2014. – pp. 279-290.
3. Muñuzuri, J. Solutions applicable by local administrations for urban logistics improvement / J. Muñuzuri, J. Larrañeta, L. Onieva, P. Cortés // *Cities*, 2005. – № 22 (1). – pp. 15-28.
4. Magnés, T. Alternative ways for distributing goods in Amsterdam: boat & bikes (The Netherlands): [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1495 (дата обращения: 05.05.2018).
5. Vert chez vous, an urban logistics with 100% environmentally friendly vehicles, and offering multimodal transport combining bicycle and river transport: [Электронный ресурс] // BESTFACT (Best Practice Factory for Freight Transport), 2014. – Режим доступа: http://www.bestfact.net/wp-content/uploads/2014/02/Bestfact_Quick_Info_GreenLogistics_VertChezVous.pdf (дата обращения: 11.05.2018).
6. Zero-Emission Beer Boat in Utrecht: [Электронный ресурс] // BESTFACT (Best Practice Factory for Freight Transport), 2013. – Режим доступа: http://www.bestfact.net/wp-content/uploads/2016/01/CL1_151_QuickInfo_ZeroEmissionBoat-16Dec2015.pdf (дата обращения: 03.05.2018).

References

1. Diziain, D. How can we Bring Logistics Back into Cities? The Case of Paris Metropolitan Area/ D. Diziain, C. Ripert, L. Dablanc // *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 2012. – № 39. – pp. 267-281.
2. Janjevic, M. Inland waterways transport for city logistics: a review of experiences and the role of local public authorities / M. Janjevic, A. B. Ndiaye. – Boston: WIT Press, Urban Transport XX, 2014. – pp. 279-290.
3. Muñuzuri, J. Solutions applicable by local administrations for urban logistics improvement / J. Muñuzuri, J. Larrañeta, L. Onieva, P. Cortés // *Cities*, 2005. – № 22 (1). – pp. 15-28.
4. Magnes, T. Alternative ways for distributing goods in Amsterdam: boat & bikes (The Netherlands). Available at: http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1495 (accessed 05.05.2018).
5. Vert chez vous, an urban logistics with 100% environmentally friendly vehicles, and offering multimodal transport combining bicycle and river transport // BESTFACT (Best Practice Factory for Freight Transport), 2014. Available at: http://www.bestfact.net/wp-content/uploads/2014/02/Bestfact_Quick_Info_GreenLogistics_VertChezVous.pdf (accessed 11.05.2018).
6. Zero-Emission Beer Boat in Utrecht // BESTFACT (Best Practice Factory for Freight Transport), 2013. Available at: http://www.bestfact.net/wp-content/uploads/2016/01/CL1_151_QuickInfo_ZeroEmissionBoat-16Dec2015.pdf (accessed 03.05.2018).