

ИНТЕГРАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Д.Ю. Смирнов

ГОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов», г. Санкт-Петербург

Ключевые слова и фразы: логистика; мультимодальные перевозки; смешанные перевозки; тенденции; транспорт.

Аннотация: В период развития и глобализации мировой экономики очень важным инструментом для перераспределения товаров потребительского и промышленного спроса является транспортировка. В связи с этим возникает необходимость для изучения и анализа перспектив развития транспорта как отрасли на уровне мирового хозяйства. В данной статье представлены интеграционные тенденции для развития и эволюции процесса перевозки.

В течение всего XX века в мировой экономике наблюдалось бурное развитие и выявление тенденций, при которых рынки сбыта продукции и потребления сырья давно вышли за рамки одного государства. Такой процесс получил название – глобализация мировой экономики. Он отражает объективную тенденцию развития человеческого сообщества и открывает дополнительные возможности и выгоды развития экономики отдельных стран и даже целых регионов. Глобализация способствует также перераспределению размещения ресурсов, расширению ассортимента товаров с учетом локальных особенностей потребителей и повышения их качества на национальных рынках. Такая форма мирового хозяйства ведет к развитию и эволюции всей транспортной логистики.

Одним из частных примеров такого влияния можно назвать эволюционирование понятия «смешанные перевозки», которое использовалось при осуществлении всех видов перевозок, использующих более одного вида транспорта.

В свою очередь, стоит отметить, что на сегодняшний день, если рассматривать перевозку грузов как единую систему состоящую из подсистем, включающих в себя использование различных видов транспорта с различной технологией обработки грузов и с различным информационным и документальным сопровождением, то здесь стоит выяснить какое определение смешанной перевозки будет действительно соответствовать интеграции всех указанных выше подсистем.

В настоящее время наиболее используются следующие понятия:

- 1) Интермодальные перевозки (Intermodal Transport).
- 2) Мультимодальные перевозки (Multimodal Transport).
- 3) Сегментарные перевозки (Segmented Transport).
- 4) Комбинированные перевозки (Combined Transport).

На конференции UNCTAD по мультимодальным перевозкам 1995 г. Были выработаны определения для каждого из видов перевозок разными видами транспорта [5].

Интермодальные перевозки (**ИП**) – это родовое понятие для всех перечисленных выше видов перевозок. Они определяются как перевозки груза несколькими видами транспорта, где один из перевозчиков обязуется организовать всю перевозку груза (от двери до двери) из одного пункта отправления или порта через один или несколько пунктов в конечный пункт назначения. В зависимости от того, как распределена ответственность между включенными в такую перевозку перевозчиками, выдаются различные транспортные документы.

Мультимодальные перевозки (**МП**) – это перевозки, в которых перевозчик, организующий всю перевозку груза (от двери до двери), принимает на себя ответственность за всю перевозку груза в целом. В этом случае он может выдавать отправителю документ на мультимодальную перевозку, который покрывает весь путь следования груза.

Сегментарные перевозки это перевозки, в которых перевозчик, организующий всю перевозку груза (от двери до двери), принимает на себя ответственность только за ту часть перевозки, которую осуществляет он сам.

Комбинированные перевозки это перевозки груза в одном и том же перевозочном месте (контейнере), осуществляемые несколькими видами транспорта – автомобильным, железнодорожным и водным.

Таким образом, были унифицированы понятия транспортировки разными видами транспорта, позволившие распределить круг обязанностей между всеми участниками организации данного вида перевозок.

Таблица 1

Сравнительная характеристика ИП и МП

Признаки	Интермодальные перевозки	Мультимодальные перевозки
Использование нескольких видов транспорта	ДА	ДА
Организатор	Перевозчик, выполняющий часть транспортировки	Перевозчик, выполняющий часть транспортировки; независимый перевозчик; экспедитор
Условия доставки	«от двери до двери»	«от двери до двери»
ответственность	Каждый участник несет ответственность по своему участку транспортировки	Вся ответственность возлагается на организатора транспортировки(МТО)
тариф	Совокупность стоимости фрахта каждого перевозчика в отдельности	Сквозной тариф
документы	В зависимости от использования видов транспорта, предоставляются разные документы (AWB,CMR, коносамент, ж/д накладная)	Предоставляется один перевозочный документ

Из всех четырех определений только ИП и МП перевозки описывают доставку груза «от двери до двери», что является интеграционным признаком, но для выделения различия данных определений произведем сравнительный анализ.

Делая вывод из рассмотрения сравнительной характеристики, можем отметить, что из представленных шести признаков, сходство получили только в первом и третьем (условия доставки «от двери до двери»), в остальных же признаках наблюдается универсализация МП по отношению к ИП, она заключается, прежде всего в том, что здесь путем интегрирования различных подсистем перевозки появляется новый правовой субъект – оператор мультимодальной перевозки (multimodal transport operator – **МТО**), с которым грузовладелец заключает договор мультимодальной перевозки на условиях «от двери до двери», который предоставляет единый (сквозной) тариф транспортировки, с последующей выдачей единого транспортного документа (чаще всего FBL – Мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА).

Рассматривая каждую подсистему в интегрированной системе мультимодальных перевозок, я предлагаю рассмотреть в разрезе технологии перевозочного процесса.

Технология – это совокупность производственных процессов в отрасли производства, а также научное описание способов производства. Можно определить технологию на транспорте, как последовательность, порядок, способ выполнения или реализации работ, процессов производства с использованием определенных технических систем или средств обеспечения, применяемых в процессе перемещения грузов [1].

Технология работы на железнодорожном транспорте, что в немалой степени связано с привязкой к колее. Основой технологии на железной дороге является: теория расписания или график движения, на основе которого создается план формирования поездов по направлениям движения; план формирования поездов (сборная или повагонная или поэшлонная отправка) на магистральном направлении, согласованный с графиком работы подъездных путей предприятий, имеющих связь с магистральной сетью железных дорог. Существует на железной дороге понятие *марш-рут* – поезд определенной массы и длины, сформированный из вагонов, следующих в определенном направлении на одну или несколько станций. В случае отправки от одного грузоотправителя поезда, сформированного непосредственно в пунктах загрузки, такой маршрут носит название *отправительский*. В этих вариантах ускоряется доставка грузов, так как поезд проходит большую часть железнодорожных станций без переформирования.

Технология работы автомобильного транспорта отличается от технологий других видов транспорта:

– производственный процесс осуществляется подвижным составом предприятий общего пользования, ведомственным (обслуживание, прежде всего, нужд данного конкретного предприятия) и частным;

– перевозки могут осуществляться при автономном движении отдельного транспортного средства, а также автопоездами и автоотрядами;

- работа производится по графику или без него благодаря мобильности транспортных средств;
- груз может перевозиться помашинными или мелкопартионными отправлениями.

Технология работы внутреннего водного транспорта основана на использовании следующих методов:

– несамоходными баржами – метод толкания при расположении буксира сзади снижает сопротивление воды и понижает себестоимость перевозки на 20–25 %;

– секционными составами-тяжеловозами при соединении 6–8 барж;

– групповым методом работы на постоянных грузовых линиях – при устойчивом грузопотоке по графику движения с учетом мощности причалов и работы смежных видов транспорта. На реках со шлюзами организация движения производится по графику доставки в прямом и обратном направлениях. Отправки грузов могут производиться судами или мелкими партиями определенной номенклатуры грузов на одном судне в несколько адресов.

Технология работы морского транспорта:

– линейная при закреплении судов за определенными портами;

– работа по расписанию, что позволяет использовать суда более экономично, обеспечивает стабильность загрузки, возможность оптимизации маршрутов движения и перегрузочных работ;

– рейсовая (трамповая) при работе судов по времени, согласованному с заказчиком;

– фрахт – разовые сдачи судна в наем для отдельных перевозок во внешней торговле без перехода права собственности. Применяется часто для перевозок грузов третьих стран. Для морского транспорта характерно разнообразие технологий перегрузочных работ [1]:

1. Также можно рассмотреть технологии воздушного и трубопроводного вида транспорта, но для раскрытия интеграционных аспектов мультимодальной перевозки это не является существенным.

2. Оператор мультимодальной перевозки, имея, в свою очередь, возможность предоставления выше указанных технологических процессов или имея договорные отношения с субподрядными организациями, от своего имени на осуществление данных операций интегрирует в себе все процессы перевозки при этом, как уже отмечалось ранее, издает единственный документ коносамент ФИАТА, который, в свою очередь, отвечает национальным юридическим требованиям, и находится в полном соответствии с положениями главы 40 ГК России «Перевозка».

3. Выдав коносамент ФИАТА, экспедитор становится договорным перевозчиком со всеми вытекающими из этого экономическими, юридическими и финансовыми последствиями. При этом создается стройная система поставки товара, наиболее прогрессивная в современных условиях:

– единый перевозчик - экспедитор;

– единый транспортный документ - коносамент ФИАТА;

– единая ставка за все расстояние перевозки (тариф экспедитора);

– единый ответчик (единая ответственность экспедитора).

Происходит как технологическая, так финансовая и юридическая интеграция аспектов транспортировки к одному оператору мультимодальной перевозки.

Список литературы

1. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков, М.В. Шилимов. – М. : Издательский центр «Академия», 2009. – 336 с.

2. Никифоров, В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика / В.С. Никифоров. – М. : ТрансЛит, 2007. – 272 с.

3. Холопов, К. Мультимодальный транспортный коносамент (ФИАТА) с комментариями и толкованиями / К. Холопов // Закон. – М. : Известия. – 2000. – № 6. – С. 87–92.

4. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.unctad.org/en/docs/c3em20d2_en.pdf.

5. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.unctad.org/en/docs/posddmtd7_en.pdf.