

СОВРЕМЕННЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

С. А. Машканцева

Национальный университет «Одесская морская академия», Украина

Активизация функционирования транспортной системы Украины благоприятно влияет на состояние показателей внешнеэкономической деятельности. Движущими факторами усиления степени глобализации в сфере транспортных услуг является повышение уровня товарообмена между странами, перспективы развития мировых рынков, международная конкуренция, экспансия технологий, развитие транспортно-логистической инфраструктуры. Особый характер международной торговли, неотъемлемым элементом которой является перемещение товара от продавца к покупателю, требует на современном этапе участия большого количества посредников, без которых практически не может быть начат и закончен сложный процесс перевозки грузов. В задачи развития мультимодальных перевозок входит: создание цифровой экономики; упрощение процедур торговли; создание электронной версии документа, опираясь на форму – образец ООН для внешнеторговых документов в рамках таможенного «единого окна».

В условиях современной глобализации экономики, определяющим проявлением которой является усиление международных экономических связей, транспортные услуги являются приоритетной составляющей национального продукта Украины, а концепция интегрированной логистики приобрела первостепенное значение. Активизация функционирования транспортной системы Украины благоприятно влияет на состояние показателей внешнеэкономической деятельности.

В задачи развития мультимодальных перевозок входит: создание цифровой экономики; упрощение процедур торговли; создание электронной версии документа, опираясь на форму – образец ООН для внешнеторговых документов в рамках таможенного «единого окна».

В научных кругах транспортная система Украины рассматривается не только как отрасль, способная перевозить грузы и пассажиров, а прежде всего как специфическая межотраслевая система, которая не формирует новых материальных благ, зато является необходимым условием для функционирования других отраслей. В Украине функционирует разветвленная сеть таких видов транспорта: железнодорожный, автомобильный (наземные), морской, речной, озерный (водные), воздушный, трубопроводный. Все они тесно связаны между собой и взаимно дополняют друг друга. Согласно прогнозу, предоставленному Всемирным банком на ближайшие 10 лет, рынок транспортных услуг увеличится до 15–20 млрд долл. США, а в перспективе – до 50 млрд долл. США. Для стран – Либерия, Кипр, Панама, Мальта экспорт транспортных услуг является основой национальной экономики, формируя от 20 до 35 % ВВП. В Украине в 2017 г. доля транспортных услуг в ВВП составляла около 10 %.

Следует отметить, что транспортная система Украины в значительной мере не соответствует мировым стандартам, а также требованиям, принятым в Европейском Союзе, а ее инфраструктура и оборудование существенно отстают от европейской из-за отсутствия последовательной реализации общей стратегии развития транспортного сектора и программ для отдельных видов транспорта.

Европейский опыт функционирования транспортной системы показывает, что определяющим направлением минимизации затрат и объединения участников процесса доставки грузов является организация транспортных мультимодальных перевозок.

Научной платформой возникновения дефиниции «мультимодальные перевозки» стала идея увеличения грузовых единиц и перевозки груза с использованием различных видов транспорта в США [1].

Чтобы понять содержание теоретических основ и закономерностей трактовки этой категории, определим понятие «мультимодальные перевозки», которое в некоторых научных трудах отождествляется с понятием «комбинированные и смешанные перевозки». Так, в условиях евроинтеграции термин «мультимодальные перевозки» получил широкое распространение и является общеупотребительным в сфере научных исследований ученых. Согласно практике внешнеэкономической деятельности мультимодальными называются перевозки с использованием нескольких видов транспорта, выполняемых под ответственностью одного перевозчика по единому транспортному документу и по единой сквозной ставке. Такой формой доставки охвачено более трети внешнеторговых операций [2].

По мнению М. П. Войнаренко, мультимодальные перевозки – это интегрированная и взаимосвязанная транспортная система, задачей которой является ускорение, удешевление и упрощение технологических процедур в течение полной цепи доставки «от двери до двери» в условиях организационно-технологического взаимодействия всех звеньев перевозочного процесса [3].

Итак, согласно диалектическим подходам мультимодальные перевозки определяются как международная перевозка, выполняемая двумя или более видами транспорта, организуется оператором, который берет на себя ответственность за доставку грузов «от двери до двери» по единому договору и сквозной ставке фрахта. Важно подчеркнуть, что именно наличие оператора смешанной перевозки, который несет ответственность за груз и возможные риски, связанные с доставкой на всем пути следования, независимо от количества видов транспорта, участвующих в процессе доставки при оформлении единого транспортного документа, является главной отличительной чертой от всех родственных концепций транспортировки.

Объектом транспортировки при мультимодальных перевозках в общем могут быть любые грузы – наливные, навалочные, тарно-штучные. Однако наиболее широкое распространение имеют мультимодальные перевозки, которые используют так называемые ITU (в англоязычном варианте – Intermodal Transport Units, ITU) – контейнеры (containers), контрейлер (controllers), съемные кузова (swap-bodies). Груз находится в ITU на всем пути следования, а все транспортные и грузовые операции при этом выполняются не с разнородными грузовыми местами, а со стандартными ITU (так называемая бесперегрузочная транспортная технология), что значительно ускоряет и удешевляет технологические процессы, повышает сохранность грузов и дает ряд других преимуществ. Мультимодальные перевозки с использованием ITU являются альтернативными интермодальным перевозкам. Для грузоотправителя интермодальные перевозки выглядят как перевозки, выполняемые одним видом транспорта (в англоязычной литературе применительно к такой перевозке часто встречается термин *seamless* – «бесшовная»). Клиент имеет дело с единственным оператором. Оператор принимает на себя полную ответственность за доставку груза, обеспечивает выполнение необходимых дополнительных услуг, согласовывает с клиентом «сквозной» тариф и выдает клиенту один транспортный документ на весь путь следования груза, выступая перед ним в качестве единственного перевозчика по договору.

В Конвенции ООН по международным мультимодальным перевозкам грузов 1980 г. предлагается следующее определение: термин «международные мультимодальные перевозки» означает перевозку груза как минимум двумя видами транспорта на основе смешанной перевозки из пункта в одной стране, где груз принимается мультимодальным транспортным оператором, в пункт назначения, расположенный в другой стране [4], [5]. В то же время в определениях, связанных с «континентальной» моделью, акцент делается на участии в транспортной цепи различных видов транспорта, а в ряде случаев прямо подчеркивается необходимость в минимальном участии в перевозке автомобильного транспорта.

Мы предлагаем, наряду с использованием системно-комплексного подхода к определению категории «мультимодальные перевозки», использовать холистический подход относительно трактовки понятия «мультимодальные перевозки», согласно которому виды транспорта должны взаимодействовать, давая пользователям возможность гибкого выбора транспортных и нетранспортных сервисов без ограничений, обусловленных особенностями каждого из видов транспорта.

Таким образом, формирование мультимодальных перевозок является эффективным направлением оптимизации перевозочного процесса и создания конкурентоспособного регионального рынка транспортно-логистических услуг. Развитие мультимодальной системы перевозки грузов является комплексным решением финансово-экономических проблем региона; обеспечивает координацию и организационно-технологическое взаимодействие всех звеньев цепи доставки грузов; способствует комплексному развитию инфраструктуры и ресурсов различных видов транспорта.

Литература

1. Бурмистров, М. М. Мировое морское судоходство / М. М. Бурмистров. – М. : Транспорт, 1979. – 280 с.
2. Лагодієнко, В. В. Логістика по-японськи: підвищення ефективності діяльності підприємств / В. В. Лагодієнко, О. В. Корнієцький // Культура народів Причорномор'я. – 2014. – № 275. – С. 207–210.
3. Войнаренко, М. П. Концепція кластерів – шлях до відродження виробництва на регіональному рівні / М. П. Войнаренко // Економіст. – 2000. – № 1. – С. 15–21.
4. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України / С. В. Ільченко [та інш.] ; за ред. О. М. Котлубая. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
5. Лагодиенко, В. В. Понятие сущности и функций управления в логистических системах / В. В. Лагодиенко, А. В. Корниецкий // Балт. гуманит. журн. – 2014. – № 4 (9). – С. 145–147.