

Пахомова Кристина Андреевна
Магистрант
Южный федеральный университет,
Россия, г. Ростов-на-Дону
krahomova@gmail.com

Определение сущности и основных особенностей мультимодальных перевозок

Данная статья рассматривает важнейшие понятия мультимодальных перевозок, раскрывает терминологию представленного способа транспортировки грузов. В настоящей статье проводится сравнительный анализ смешанных, мультимодальных, интермодальных перевозок, а также выявляются характерные черты представленного вида перемещения материальных ресурсов. В заключение статьи сделаны выводы по исследуемой теме.

Ключевые слова: мультимодальные перевозки, прямые смешанные перевозки, международные перевозки, интермодальные, комбинированные перевозки

Достижения транспортной логистики можно по праву считать залогом роста результативности российского транспортного комплекса и активизации его интеграции в мировую транспортную систему. Транспорт, как основной ресурс логистических цепей, является базой потоковых процессов.

На сегодняшний день становятся актуальными задачи повышения объемов перевозок, рост экономической эффективности деятельности многочисленных российских перевозчиков. Опираясь на зарубежный опыт, развитие транспортной логистики может стать возможным только при применении новейших технологий, например, расширение освоения логистического мышления и принципов логистики.

В процессе реализации закупок и доставки материальных ресурсов, а также дистрибуции потребителям компания-производитель использует разнообразные варианты транспортировок, различные виды транспорта, а также разных партнеров по логистике в организации доставки продукта в конкретные пункты логистических цепей. В первую очередь, логистический менеджмент фирмы-производителя должен решать вопрос, необходимо ли создать собственный парк транспортных средств, либо существует возможность использования наемного транспорта. Выбирая альтернативные варианты, опираются на следующие критерии [13]:

- издержки при создании и эксплуатации своего парка транспортного состава (аренда/лизинг подвижного состава);
- издержки, включающие оплату услуг логистических компаний и других посредников при транспортировке материальных ресурсов;
- время, потраченное на транспортировку;
- качество транспортировки материальных ресурсов (надежность доставки, сохранность груза и тому подобное).

На сегодняшний день практику транспортировки грузов связывают с возрастающей экспансией перевозок, реализовываемых единственным экспедитором (оператором) из одного диспетчерского центра и по единому документу по транспортировке груза.

Исходя из вышесказанного, необходимо обратиться к понятию смешанной перевозки груза.

В большинстве источников смешанная перевозка характеризуется как перевозка груза из пункта отправления в пункт назначения с использованием в нем не менее двух разных видов транспорта [6]. Данный процесс осуществляется как при участии различных логистических компаний, таких как порт, аэропорт, терминал, так и без их вмешательства. При этом

материальный ресурс последовательно передается от одного транспортировщика к другому.

Обратившись к данному понятию, можно сделать вывод, что при условии использования двух и более видов транспорта, перевозка может считаться смешанной. Однако в некоторых источниках этот термин носит несколько другой характер. Если принять во внимание, что смешанная перевозка является прямой, то благодаря этому она более эффективна для фирмы-производителя. Здесь важен момент наличия единого документа на протяжении всего пути передвижения груза. Теперь понятие включает новый важный аспект.

Итак, смешанная перевозка может быть определена как доставка груза от компании-производителя до потребителя, выполненная при участии не менее чем двух видов транспорта, которая определяет ответственность лишь одного лица и оформляется единым транспортным документом, а также оплачивается по единственно возможной сквозной тарифной ставке.

В зарубежной практике смешанные перевозки получили название «комбинированные» или, другими словами, «мультимодальные». Хотя понятия на первый взгляд кажутся отличными друг от друга, тем не менее, значение имеют совершенно одинаковое. В связи с этим возникает вопрос, – по какой причине именно в зарубежной терминологии «смешанная перевозка» разошлась на два других понятия? И по какой причине основной ее отличительный признак – единый транспортный документ? Чтобы внести ясность, необходимо обратиться к следующему примеру. Поставка угля включает и железнодорожные перевозки, и перевозки морские. В связи с этим возникает потребность в оформлении, как железнодорожной накладной, так и морского консамента. Наблюдается явное наличие нескольких документов, однако не стоит отрицать факт наличия единой сквозной ставки,

которая предоставляется перевозчиком, выступившим организатором всего процесса поставки.

С точки зрения Гражданского Кодекса, последовательность взаимоотношений организаций-экспедиторов и организаций-заказчиков, а также последовательность организации самого процесса прямого смешанного сообщения следует осуществлять согласно проекту закона о прямых смешанных перевозках, а также действующему до его принятия Федеральному закону от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 01.05.2017) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" [12]. Данное определение достаточно туманно и не вносит ясности в поставленный выше вопрос. Более того, наблюдается отсылка к несуществующему закону. Речь идет о Законе «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». В связи с этим, становится ясным, что регулирование взаимодействия сторон в данном вопросе с помощью Гражданского Кодекса достаточно проблематично.

Изучив логистическую литературу, удалось найти следующее определение: «Транспортировка грузов комбинированным путем означает использование для ее осуществления разных видов транспорта (морского, речного, воздушного, железнодорожного, автомобильного), при этом, необходимо обеспечить эту транспортировку на всех отрезках логистической цепи. В том случае, если из используемых при транспортировании груза видов транспорта минимум два являются международными, то данная перевозка считается смешанной международной. Таким образом, появляется новый термин - «международная смешанная перевозка» [3]. Теперь смешанная перевозка приравнивается к комбинированной. Логично будет предположить, что главным условием международной перевозки будет считаться использование минимум двух видов международного транспорта. Между тем, данный вывод приводит только к новым вопросам. Ясно то, что

международной является перевозка, в процессе которой была пересечена граница хотя бы одной страны. В примере, приведенном выше, лишь морская транспортировка затрагивала границы другой страны. Если придерживаться последнего представленного определения, то транспортировку угля международной смешанной считать не получится.

Зачастую, в электронных ресурсах встречаются абсурдные и противоречащие друг другу суждения относительно смешанных перевозок. Например, высказывание о том, что в некоторых европейских странах термин интермодальной или мультимодальной перевозки приравнивается к «транспортному коридору» [9]. Это суждение ложно, поскольку уже в 1994 году Общевропейской конференцией по транспорту специалисты дали четкое определение «транспортному коридору». Изучив материалы конференции, удалось выяснить, что «транспортный коридор» ни что иное, как определенный комплекс транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающий перевозку пассажиров и грузов между различными странами [4].

Достаточно оправданным является следующее определение комбинированных и интермодальных перевозок. Комбинированная перевозка – это процесс смешанной перевозки груза, на протяжении которого на всем пути следования груз остается в одном и том же съемном кузове, либо контейнере [4]. Становится возможным сделать следующий вывод: комбинированная перевозка практически полностью тождественна смешанной перевозке. Отличие лишь в неизменном нахождении груза в одном единственном кузове/контейнере. Другими словами, в тот момент, когда будет совершена выгрузка из первичного контейнера, тип перевозки из комбинированной изменится на смешанную.

Другие авторы отождествляют комбинированную перевозку с интермодальной. Согласно их исследованиям, комбинированная перевозка –

это, по сути, перевозка интермодальная, в рамках которой большая часть маршрута преодолевается посредством какого-то одного конкретного вида транспорта [10].

Столкнувшись с такого рода приравниванием, возникает потребность в определении «интермодальной перевозки». Изучив некоторые источники, удалось выяснить, что интермодальная транспортировка предполагает определенную систему поставки груза несколькими видами транспорта по единому документу, с перегрузкой его с одного вида транспорта на другой в пунктах перевалки без участия грузовладельца [2].

Наблюдается явное сходство с первым представленным определением смешанных перевозок. Снова появляется упоминание о едином документе.

Другое высказывание об «интермодальных перевозках» гласит, что они осуществляются последовательно, с использованием двух и более видов транспорта в неизменной грузовой единице или транспортном средстве, предполагающей отсутствие перегруза транспортируемых материальных ресурсов при смене транспорта» [9]. Теперь наблюдается сходство с комбинированными перевозками. Встречаются синонимичные понятия «грузовая единица» и «контейнер».

Насколько близко удалось подобраться к синонимичности интермодальных и комбинированных перевозок? Некоторые авторы повествуют о том, что интермодальные перевозки – это сегмент более широкого понятия комбинированных (смешанных, мультимодальных) перевозок. Проявляется тенденция уравнивания понятий комбинированных, мультимодальных и смешанных перевозок, при этом, считая интермодальные перевозки их частью. В данном случае, применяются два синонимичных понятия – мультимодальная и комбинированная перевозка.

Таким образом, удалось максимально приблизиться к понятию мультимодальной перевозки.

Во многих учебных изданиях этот вид транспортировки рассматривается как транспортировка, в процессе реализации которой ответственность за перевозимый материальный ресурс полностью перекладывается на экспедитора, вне зависимости от количества видов транспорта, при условии оформления единого перевозочного документа [11].

Снова появляется важный пункт наличия единого перевозочного документа. Гражданский кодекс Российской Федерации упоминает о данном документе в определении термина «прямые смешанные перевозки». Однако данная статья посвящена именно «мультимодальным перевозкам». Можно ли с полной уверенностью отождествить два этих понятия?

В некоторых источниках упоминается, что смешанные перевозки – понятие достаточно «взрослое» и используется на протяжении многих десятилетий. Данное определение предполагает транспортировку материальных ресурсов как минимум двумя видами транспорта на основании единого документа. Главным образом, выделяется тот факт, что с развитием контейнеризации, это суждение приобретает немного другие оттенки. В конкретном случае, появились такие термины, как интермодальные, модальные или комбинированные перевозки. К тому же, в логистической терминологии укрепились выражения мультимодализма и интермодализма, предполагающие перемещение грузов из одной страны в другую, с использованием договора смешанной перевозки по единой сквозной ставке и ответственности за весь процесс перевозки.

О вышеперечисленных аспектах говорится и в Конвенции ООН «О международных смешанных перевозках», датируемой 1980 годом [4]. Указывается обязательное наличие специального договора о смешанных перевозках, с использованием нескольких видов транспорта, при этом страна отправления и страна поступления груза отличаются.

Само собой, существует множество отличных друг от друга определений «мультиmodalных» перевозок. Важно понять, чье суждение истинно, а которому доверять не стоит. Правильные выводы подтолкнут к основной цели данной статьи – систематизации и разделения отличающихся понятий грузовых перевозок. Итак, далее будет осуществлена попытка объединения всех озвученных определений в один единый, удобный, понятный для каждого термин.

При правильном подходе появляется возможность получить следующий результат:

Мультиmodalная (смешанная) перевозка – это перевозка материальных ресурсов с привлечением не менее двух видов транспорта. При условии использования единого перевозочного документа, при ответственности одного лица, являющегося организатором перевозки (экспедитором), вступает прямая смешанная перевозка. В том случае, если пересекается хотя бы одна государственная граница, вступает в силу процесс международной смешанной перевозки [4].

Комбинированная, мультиmodalная, интерmodalная – все эти термины всего лишь похожие наименования прямой смешанной перевозки.

Отдельно стоит обратить внимание на факт наличия единого перевозочного документа при условии перекалывания ответственности за сохранение перевозимых материальных ресурсов на владельца конкретного транспорта.

Достаточно сложно привести пример в конкретной ситуации. Такого рода перевозки проходили в бывшем Советском союзе с использованием железнодорожно-водного сообщения. На территории бывшего советского государства довольно успешно работали в области транспортировки грузов две железнодорожные паромные переправы, имеющие статус международных: Ильичевск – Варна и Мукран – Клайпеда. По этому же

принципу существовала похожая переправа, но внутренняя, на Сахалине. С помощью данных объектов на внутреннем рынке страны с успехом перемещали не один миллион тонн грузов с железнодорожного транспорта на речной или морской. В этом случае, на данные перевозки и происходило оформление единого перевозочного документа. К сожалению, сегодня данный способ транспортировки материальных ресурсов потерял свою актуальность. Работоспособность остался лишь перевалочный пункт на Сахалине. Таким образом, данный пример является скорее исключением, нежели правилом.

Итак, при интермодальной перевозке владелец груза заключает договор на весь путь следования с одной компанией-экспедитором. Оператором в данном случае может быть экспедиторская фирма, которая, действуя на всем протяжении маршрута транспортировки груза разными видами транспорта, освобождает грузовладельца от необходимости вступать в договорные отношения с другими транспортными компаниями. К признаками интермодальной (мультимодальной) перевозки можно отнести [7]:

- наличие оператора доставки от начального до конечного пункта логистической цепи (канала);
- единая сквозная ставка фрахта;
- единый транспортный документ;
- единая ответственность за груз и исполнение договора перевозки.

Основные принципы функционирования интермодальных и мультимодальных систем грузоперевозок [5]:

- единообразный коммерческо-правовой режим;
- системный подход к решению финансово-экономических вопросов организации перемещения материальных ресурсов;
- максимальное применение телекоммуникационных сетей и систем электронного документооборота;

- один организационно-технологический принцип управления перевозками и координация действий всех логистических посредников, участвующих в транспортировке;

- единство логистических посредников;

- комплексное развитие инфраструктуры перевозок различными видами транспорта.

Не стоит забывать о том, что в мультимодальных перевозках большое значение имеет информационно-компьютерная поддержка логистических сетей. С целью интеграции Российской Федерации в мировое информационное пространство посредством транспортировки материальных ресурсов необходимо употребление в логистических системах современных международных стандартов электронного обмена данными EDI, EDIFACT, развитие электронного документооборота.

Основными особенностями мультимодальных перевозок являются [1]:

- минимальные затраты на перевозку материальных ресурсов;

- ограниченное время транзита (доставки груза);

- максимальная надежность и безопасность;

- минимальные затраты (ущерб), связанные с запасами в пути;

- мощность и доступность различных видов транспорта;

- продуктовая дифференциация.

Транзитное время, или время доставки, - это приоритетный показатель мультимодальных перевозок, так как оперирует такими логистическими концепциями, как JIT, QR, DDT и другие, в которых время играет главную роль. Нетрудно сделать вывод, что сокращение времени доставки груза из одной страны в другую дает компании-экспедитору существенные конкурентные преимущества на рынке сбыта грузоперевозок, обеспечивая тем самым возможность внедрения стратегии продуктовой дифференциации.

Список источников и литературы

1. Дыбская В.В., Сергеев В.И. и др. Логистика. Полный курс МВА. - М.: Эксмо, 2013.
2. Гаррисон А. Логистика. Стратегия управления и конкурентирования через цепочки поставок. - М.: Дело и Сервис, 2010.
3. Малашенко Н.П. Транспортная логистика, НГАЭиУ, 2010 – 137 с.
4. "КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О МЕЖДУНАРОДНЫХ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ" "Международное частное право", Сборник документов, 1997 год Неруш Ю.М. Логистика. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000
5. Охотников И.В., Сибирко И.В. Менеджмент логистических систем. - М.: МАКС Пресс, 2014.
6. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. "Современный экономический словарь. - 6-е изд., перераб. и доп. - М." (ИНФРА-М, 2011).
7. Т.И. Савенкова. Учебное пособие для студентов, обучающихся по специальностям «Финансы и кредит», «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» /— 5-е изд., стер. — М.: Издательство «Омега-Л», 2010. — 255 с.: ил.,табл. — (Библиотека высшей школы). — ISBN 978-5-370-01793-3
8. Сербин В.Д. Основы логистики. / В.Д. Сербин - Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2014.
9. Смешанные, комбинированные, интермодальные, мультимодальные грузоперевозки, в чем же разница? Электронный ресурс – [Режим доступа] <http://dispatcher-gruzoperevozok.biz/terminologiya-transportnoj-otrasli-smeshannye-intermodalnye-kombinirovannye-multimodalnye-perevozki/> (дата обращения: 15.08.2017).
10. Скаридов А.С. Морское право. СПб., 2016. С. 695.
11. Б.А. Титов Транспортная логистика / Электронное учебное пособие – Самара, 2012.

12. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 01.05.2017) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Российская газета, N 3122, 18.04.2003.

13. Филатов С.К. - Курс лекций «Транспортная логистика», зерноград, 2011

References

1. Dybskaya V.V., Sergeev V.I. i dr. *Logistika*. Polnyy kurs MVA. Moscow: Eksmo, 2013.

2. Garrison A. *Logistika. Strategiya upravleniya i konkurirovaniya cherez tsepochniki postavok*. Moscow: Delo i Servis, 2010.

3. Malashenko N.P. *Transportnaya logistika*. NGAIEU, 2010. 137 p.

4. Konventsiya organizatsii ob'edinennykh natsiy o mezhdunarodnykh smeshannykh perevozkakh грузов. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo, Sbornik dokumentov, 1997.

5. Okhotnikov I.V., Sibirko I.V. *Menedzhment logisticheskikh sistem*. Moscow: MAKS Press, 2014.

6. Rayzberg B.A., Lozovskiy L.Sh., Starodubtseva E.B. *Sovremennyy ekonomicheskyy slovar*. 6 ed., pererab. i dop. Moscow: INFRA-M, 2011.

7. Savenkova T.I. Uchebnoe posobie dlya studentov, obuchayushchikhsya po spetsial'nostyam «Finansy i kredit», «Bukhgalterskiy uchet, analiz i audit». 5 ed., ster. Moscow: Izdatel'stvo «Omega-L», 2010. 255 p. ISBN 978-5-370-01793-3

8. Serbin V.D. *Osnovy logistiki*. Taganrog: Izd-vo TRTU, 2014.

9. *Smeshannyye, kombinirovannyye, intermodal'nyye, mul'timodal'nyye gruzoperevozki, v chem zhe raznitsa?* Available at: <http://dispatcher-gruzoperevozok.biz/terminologiya-transportnoj-otrasli-smeshannyye-intermodalnyye-kombinirovannyye-multimodalnyye-perevozki/> (accessed on: 15.08.2017).

10. Skaridov A.S. *Morskoe pravo*. Saint-Petersbourg, 2016. 695 p.
11. Titov B.A. *Transportnaya logistika*. Elektronnoe uchebnoe posobie. Samara, 2012.
12. Federal'nyy zakon ot 10.01.2003 N 18-FZ (red. ot 01.05.2017) [Federal law] «*Ustav zheleznodorozhnogo transporta Rossiyskoy Federatsii*». Rossiyskaya gazeta, No 3122, 18.04.2003.
13. Filatov S.K. *Transportnaya logistika*. Kurs lektsiy. Zernograd, 2011

Kristina A. Pakhomova
Master's student
Southern Federal University,
Russia, Rostov-on-Don
kapahomova@gmail.com

Definition of the Essence and the Main Features of Multimodal Transport

This article examines the basic concepts of multimodal transport, reveals the terminology of the presented mode of freight transportation. In this article, a comparative analysis of mixed, multimodal, intermodal transportations is carried out, and the main features of this type of movement of material resources are determined. The conclusion of the article presents results of the research work.

Keywords: multimodal transport, direct multimodal transport, international transport, intermodal, combined transport.

Выходные данные статьи:

ПАХОМОВА, Кристина Андреевна. Определение сущности и основных особенностей мультимодальных перевозок. Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы., [S.l.], n. 3, сен. 2017. ISSN 2500-2309. Доступно на: <<http://journal.portal-u.ru/index.php/journal/article/view/94>>. Дата доступа