

И.П. Меркулова

¹ Иркутский государственный университет путей сообщений, г. Иркутск, Российская Федерация

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В РОССИИ: ОПЫТ, ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Аннотация. В данной статье рассматриваются основные проблемы мультимодальных перевозок в России и пути решения данных проблем. В статье определены следующие основные проблемы: проблема в слабом развитии транспортной инфраструктуры, проблема координации работы различных видов транспорта при мультимодальных перевозках, проблема правового регулирования, а также таможенных процедур. Для решения вышеперечисленных проблем предлагается: создание узловых мультимодальных транспортно-логистических центров, использование передовых цифровых технологий, утверждение Федерального закона, упрощение таможенных процедур. Отмечен опыт России в данных перевозках и перспективы развития.

Ключевые слова: транспорт, мультимодальные перевозки, грузоперевозки.

*I.P. Merkulova*¹

¹ Irkutsk State University of Railway Transport, Irkutsk, Russian Federation

MULTIMODAL TRANSPORTATION IN RUSSIA: EXPERIENCE, PROBLEMS, PROSPECTS

Annotation. This article discusses the main problems of multimodal transport in Russia and ways to solve these problems. The article identifies the following main problems: the problem of poor development of the transport infrastructure, the problem of coordinating the work of various types of transport during multimodal transportation, the problem of legal regulation, as well as customs procedures. To solve the above problems, it is proposed to: create hub multimodal transport and logistics centers, use advanced digital technologies, approve Federal law, simplify customs procedures. The experience of Russia in these shipments and the prospects for development are noted.

Keywords: transport, multimodal transportation, freight transport.

Введение

В настоящее время транспортная отрасль играет одну из важных ролей в экономике страны, а грузоперевозки являются привлекательными для транспортных предприятий и предпринимателей. Роль отрасли по итогам 2017 в российской экономике довольно велика – это 5,3% ВВП. На транспортные услуги в России приходится 17 % выручки в сфере услуг (940 млрд рублей). Перевозки грузов по видам транспорта в 2017 году составили 7,98 млрд тонн: порядка 68% приходится на автомобильный транспорт, 16% на железнодорожный, 14% на внутренний водный, на морской и воздушный 0, 31% и 0,01 % соответственно. [1].

В России выделяются ряд недостатков в транспортной отрасли, влияющих на экономическое развитие страны. К ним можно отнести следующие: слабое развитие транспортной инфраструктуры, низкий уровень цифровых и информационных технологий, правовые и таможенные преграды, низкое качество транспортных услуг.

С учетом размерных и географических характеристик России появляется необходимость в мультимодальных перевозках [2]. Мультимодальные (смешанные) перевозки предполагают использование нескольких видов транспорта [3]. К преимуществам таких перевозок

зок можно отнести: эффективное использование различных видов транспорта и сокращения издержек на транспортировку грузов.

В данной статье выявлены и проанализированы основные проблемы мультимодальных перевозок в России, а также рассмотрены пути решения данных проблем.

Основная часть.

Проанализировав мультимодальные перевозки в России, можно выделить три основные проблемы.



Рис. 1. – Основные проблемы мультимодальных перевозок

Проблема 1. Слабое развитие транспортной инфраструктуры.

Одна из существенных проблем России, негативно влияющая на конкурентоспособность транспортной отрасли, является недостаточно развитая транспортная инфраструктура, а именно неполная реализация транзитного потенциала [4]. Российский транзитный потенциал не отвечает имеющимся возможностям, которые реализуются лишь на 5–7% [5].

Под транзитным потенциалом понимается максимально возможная совокупность внутренних средств и способностей по обслуживанию международных потоков грузов и пассажиров, следующих по территории страны при условии нахождения пунктов отправления и назначения за пределами национальной границы. Главная функция транзитного потенциала заключается в обслуживании транзитных перевозок пассажиров и грузов, то есть предоставление различного рода транспортно–логистических услуг [4].

Оценка использования транзитного потенциала производится с помощью индекса качества логистики (Logistics Performance Index – LPI) Всемирным банком. При анализе рынка транспортных услуг можно увидеть, что за 2018 год Российская Федерация занимает 75 место с общей суммой баллов 2,76 [6].

В основе совокупной оценки LPI лежат 6 основных показателей, разработанные экспертами Всемирного банка. К экспертам относятся специалисты, занимающиеся международными перевозками и логистикой. Рейтинг Всемирного банка по странам приведен в таблице 1. Всего в рейтинге отражены 160 стран.

Таблица 1

Рейтинг Всемирного банка по индексу эффективности логистики
LPI (Logistics Performance Index)

Страна	Рейтинг	Оценка	Таможенное оформление	Инфраструктура	Международные перевозки	Качество логистических услуг	Отслеживание грузов	Своевременность доставки
Германия	1	4.20	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
Швеция	2	4.05	4.05	4.24	3.92	3.98	3.88	4.28
Бельгия	3	4.04	3.66	3.98	3.99	4.13	4.05	4.41

Австрия	4	4.03	3.71	4.18	3.88	4.08	4.09	4.25
Япония	5	4.03	3.99	4.25	3.59	4.09	4.05	4.25
...								
Российская Федерация	75	2.76	2.42	2.78	2.64	2.75	2.65	3.31
...								
Афганистан	160	1.95	1.73	1.81	2.10	1.92	1.70	2.38

Самые низкие рейтинги России по показателям таможни (71 место, 2,75 балла) и по отслеживанию грузов (97 место, 2,65 балла). По качеству логистического обслуживания и компетенциям Россия на 71 месте (2,75 балла), по своевременности доставки – на 66 (3,31 балла) и по инфраструктуре – на 61 (2,78 балла). В целом, по оценкам, составляющих логистический индекс, критериям качества в России соответствует 69% перевозок. Досмотру подвергается 22% импорта, таможенная очистка занимает 2 дня без физического досмотра и 4 дня с физическим.

Из хода из таблицы видно, что Россия на глобальном рынке уступает ведущим странам мира. Лидирующую позицию по индексу качества логистики на протяжении нескольких лет оставляет за собой Германия, совокупный балл которой 4,20. Сравнение России и Германии по показателям индекса качества логистики представлено на рисунке 2.

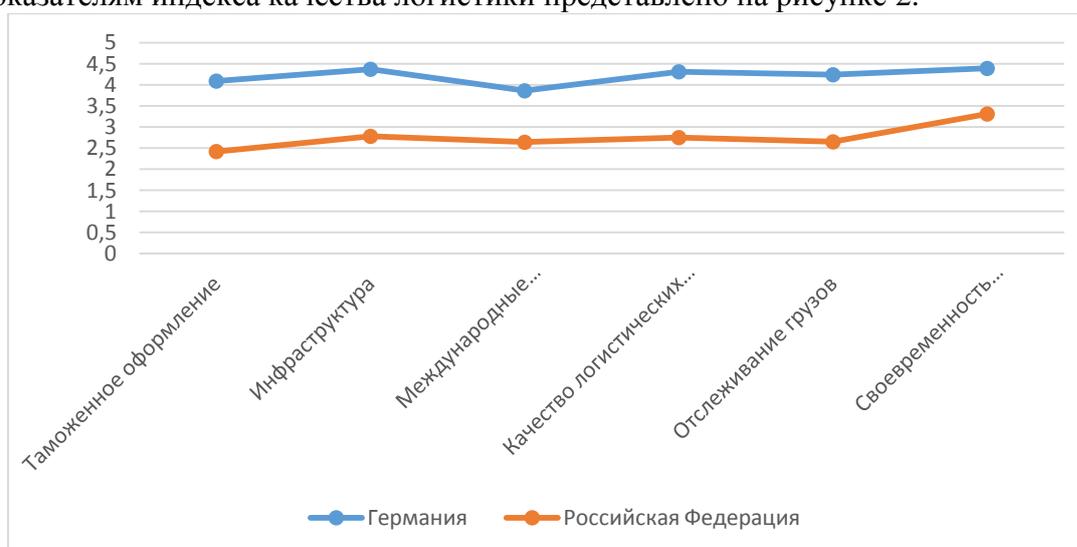


Рис.2. – Сравнение России и Германии по показателям индекса качества логистики

Основным показателем работы транспорта является грузооборот. Грузооборот равен произведению массы перевозимого груза за определённое время на расстояние [3]. Суммарный грузооборот по видам транспорта в Германии и России представлен на рисунке 3.

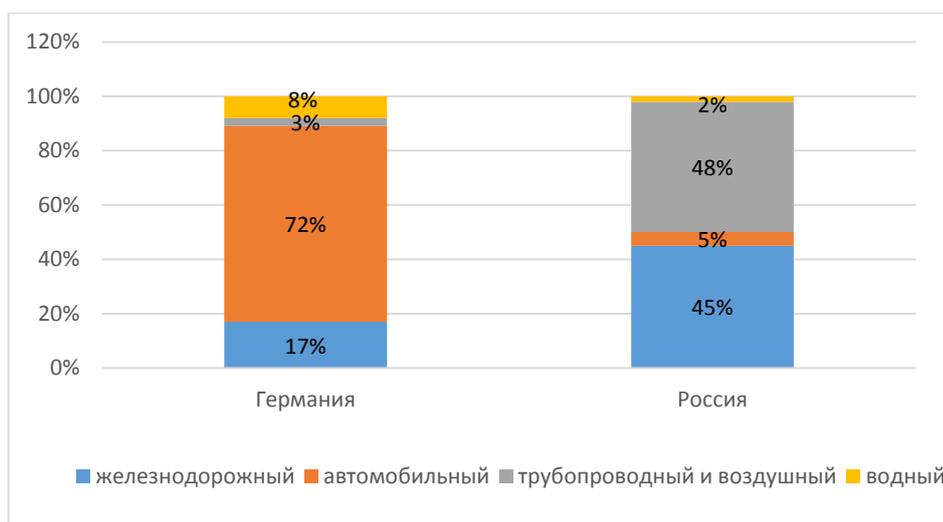


Рис. 3. – Суммарный грузооборот по видам транспорта в Германии и России [6,7]

Согласно рисунку 3 видно, что по процентному соотношению грузооборота автомобильного транспорта, Россия уступает Германии. Связано это с тем, что отказ от использования мультимодальных перевозок в пользу железнодорожного транспорта удешевляет перевозку, но своевременность доставки ухудшается [9]. Отстает значительно в развитии и водный транспорт от других видов. Объясняется это тем, что при конкуренции видов транспорта, в том числе со стороны железных дорог, нет возможности этой важной транспортной отрасли выйти на догоняющие темпы развития по грузообороту [10].

Для решения задачи, связанной с недостаточным развитием транспортной инфраструктуры, необходимо создание узловых мультимодальных транспортно-логистических центров, а также использование передовых цифровых технологий, активно осваиваемых международными логистическими компаниями. Опыт Германии показывает, что мультимодальные перевозки должны рассматриваться как наиболее перспективные, основанные на новейших достижениях науки и техники. В этой стране накоплены знания в разработках и внедрения мультимодальных терминально-логистических центров. В качестве примера можно привести транспортный узел в г. Бремене, а также в морских портах Гамбург и Росток. В этих центрах используются новейшие логистические технологии организации хранения грузов и грузопереработки, обеспечивается своевременность доставки грузов, включая доставку «от двери– до двери» [9].

Проблема 2. Координация работы различных видов транспорта.

К одной из проблем любых мультимодальных перевозок можно отнести согласование и организацию деятельности всех используемых видов транспорта. Сложность заключается в необходимости учитывать прибытие транспорта, наличие нужных технических средств и документов в местах перегрузки [10]. Эффективность мультимодальных перевозок напрямую зависит и от совершенствования технологии маршрутизации перевозок. Важнейшим критерием при создании маршрута является минимизация срока доставки, но необходимо учитывать состояние мостов и железнодорожных переездов на железнодорожном транспорте, погодные условия, время года на водном и другие [4]. Сложность координации различных видов транспорта России по сравнению с Германией заключается в размере территории и в климате. Расстояние между транспортными узлами в Германии намного меньше, чем в России, а также климатические условия более благоприятны, так как отсутствуют морозы.

Проблема 3. Правовое регулирование.

При рассмотрении юридически-правовых проблем мультимодальных перевозках в России нужно отметить, что в настоящее время отсутствует конкретный закон о таких перевозках. В частности, отсутствуют общие правила ответственности, действующих независимо оттого, в каком звене транспортной цепочки случилась утрата задержка или повреждение груза. Выше отмечалось, что у России низкий рейтинг по показателю «таможенное оформ-

ление», поэтому необходимо рассмотреть возможность упрощения таможенных процедур [4]. Основное направление движения к решению проблемы правового регулирования относится утверждение Федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» (данный закон находится в разработке).

Заключение

Ключевым сдерживающим фактором для развития мультимодальных перевозок в России является, прежде всего, недостаточная эффективная транспортно–логистическая система. Это отражено в рейтинге Всемирного банка по показателю «качество логистических услуг», где Россия имеет оценку 2, 75 из 5. Также нужно отметить, что необходимо правовое регулирование таких перевозок, т.к. Федеральный закон «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» находится в разработке. Говоря о перспективах развития, необходимо совершенствование маршрутизации перевозок, внедрение новейших цифровых и информационных технологий.

Благодарности

Автор признателен д.ф.–м.н. профессору А.Л. Казакову за научное руководство и помощь при подготовке статьи.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Исследование российского рынка транспортных услуг. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.shopolog.ru/metodichka/kompanii-i-rynki/issledovanie-rossiyskogo-rynka-transportnyh-uslug> (дата обращения: 20.10.2018).
2. Лавриков И.Н. Проблемы организации смешанных перевозок в России / И.Н. Лавриков, Д.А. Сыщиков, Д.А. Тарабрин // Наука через призму времени. – 2018. – №2 (11). – С. 43–46.
3. Никифоров Е.С. Мультимодальные перевозки: назначение, виды, особенности / Е.С. Никифоров, Р.Р. Латыпова // Образование, экономика, общество. – 2014. – № 5 – 6 (45–46). – С. 35–37.
4. Кузьмина М.А. Логистика как национальное конкурентное преимущество России / М.А. Кузьмина, С.Л. Надирян, Е.О. Чернобривец // Вестник факультета управления Спбгэу, 2018. – № 3. – С. 369–374.
5. Транзитный потенциал России – новые решения для развивающихся рынков. [Электронный ресурс]. – URL: <http://tass.ru/pmef-2017/articles/4291776> (дата обращения: 20.10.2018).
6. Индекс логистических показателей. [Электронный ресурс]. – URL: <https://ipi.worldbank.org/international/global> (дата обращения: 20.10.2018).
7. Федеральная служба государственной статистики. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.gks.ru/> (дата обращения: 20.10.2018).
8. Федеральное статистическое ведомство Германии. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.destatis.de/EN/> (дата обращения: 20.10.2018).
9. Абдреев Г.А. Зарубежный опыт создания терминальных комплексов и логистических центров / Г.А. Абдреев // Вестник Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева. – 2011. – №3 (70). – С. 51–55)
10. Обзор российского транспортного сектора в 2017 году. [Электронный ресурс]. – URL: <http://investinrussia.com/data/files/sectors/ru-ru-transport-survey-2018.pdf> (дата обращения: 20.10.2018).
11. Астахова В.Ю. Зарубежный опыт организации мультимодальных и интермодальных перевозок / В.Ю. Астахова // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. – 2009. – № 1. – С. 54.

REFERENCES

1. Research of the Russian market of transport services. [Electronic resource]. – URL: <https://www.shopolog.ru/metodichka/kompanii-i-rynki/issledovanie-rossiyskogo-rynka-transportnyh-uslug> (date accessed: 20.10.2018).
2. Lavrikov I.N. Problems of the organization of multimodal transport in Russia / I.N. Lavrikov, D.A. Syschikov, D.A. Tarabrin // Science through the prism of time. – 2018. – № 2 (11). – P. 43–46.
3. Nikiforov E.S. Multimodal transportation: destination, types, features / E.S. Nikiforov, R.R. Latypova // Education, economy, society. – 2014. – № 5 – 6 (45–46). – P. 35–37.
4. Kuzmina M.A. Logistics as Russia's national competitive advantage / M.A. Kuzmina, S.L. Nadiryani, E.O. Chernobrivets // Bulletin of the Faculty of Management Spbgeu, 2018. – № 3. – P. 369–374.
5. Transit potential of Russia – new solutions for emerging markets. [Electronic resource]. – URL: <http://tass.ru/pmef-2017/articles/4291776> (date accessed: 20.10.2018).
6. Index of logistic indicators. [Electronic resource]. – URL: <https://ipi.worldbank.org/international/global> (date accessed: 20.10.2018).
7. Federal State Statistics Service. [Electronic resource]. – URL: <https://www.gks.ru/> (date accessed: 20.10.2018).
8. Federal Statistical Office of Germany. [Electronic resource]. – URL: <https://www.destatis.de/EN/> (date accessed: 20.10.2018).
9. Abdreev G.A. Foreign experience in creating terminal complexes and logistics centers / G.A. Abdreev // Bulletin of the Kazakh Academy of Transport and Communications. M. Tynyshpayev. – 2011. – №3 (70). – P. 51–55
10. Overview of the Russian transport sector in 2017. [Electronic resource]. – URL: <http://investinrussia.com/data/files/sectors/en-en-transport-survey-2018.pdf> (date accessed: 20.10.2018).
11. Astakhova V.Yu. Foreign experience in organizing multimodal and intermodal transportation / V.Yu. Astakhova // Scientific problems of transport in Siberia and the Far East. – 2009. – № 1. – P. 54.

Информация об авторе

Меркулова Ирина Павловна – студент группы ТТПп. 1–15–1, факультета «Управление на транспорте и информационные технологии», Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, e-mail: ipmerkulova@bk.ru.

Author

Merkulova Irina Pavlovna – student of the group ТТПп. 1–15–1, Faculty of Transport Management and Information Technologies, Irkutsk State Transport University, Irkutsk, e-mail: ipmerkulova@bk.ru.

Для цитирования

Меркулова И.П. Мультимодальные перевозки в России: опыт, проблемы, перспективы [Электронный ресурс] / И.П. Меркулова // Молодая наука Сибири: электрон. науч. журн. – 2018. – №2. – Режим доступа: <http://mnv.irkups.ru/toma/22-2018>, свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус., англ. (дата обращения: 20.12.2018)

For citation

Merkulova I.P. Multimodal transportation in Russia: experience, problems, prospects [Electronic resource] / I.P. Merkulova // Young Science of Siberia: electron. scientific journals – 2018. – №2. – Access mode: <http://mnv.irkups.ru/toma/22-2018>, free. The title. from the screen. – Lang. Russ. English. (date accessed: 20.12.2018)