

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ КАК ПРИОРИТЕТ СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

К.Б. Крылова, студент

А.А. Зуева, студент

О.М. Хромова, студент

Научный руководитель: А.А. Мигел, канд. экон. наук, доцент

**Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского
(Россия, г. Калуга)**

DOI:10.24412/2500-1000-2022-6-3-178-180

Аннотация. В статье рассматривается роль и значение мультимодальных перевозок, которые отличаются многообразием вариаций организации процесса транспортировки коммерческих грузов. Выделены основные элементы такого формата перемещения товаров, обозначены преимущества и слабые стороны, существующие при данном виде перевозки грузов. Отмечается, что применение мультимодальных схем требует повышенного контроля за процессом транспортировки товаров во избежание наступления страховых случаев. В том числе целесообразно внедрение единого мультимодального транспортного документа, способствующего оптимизации логистических ограничений и ускорению прохождения таможенных пунктов пропуска.

Ключевые слова: мультимодальные перевозки, перемещение грузов, логистические ограничения, единый транспортный документ, транспортная политика.

В современных условиях глобальная экономика не может эффективно функционировать без развитых транспортно-логистических связей, способствующих повысить надежность, бесперебойность и ритмичность доставки грузов, оптимизировать скорость перевозки в формате «точно в срок» без существенных потерь и минимальными транспортными издержками. Так доставка груза к потребителю не всегда может быть осуществлена одним видом транспорта в связи с географическим местоположением, отсюда значимость мультимодальных схем перевозки.

К мультимодальным принято относить перевозки, в которых задействованы два или более вида транспорта, при этом договор заключается между поставщиком и логистической компанией. При этом важно правильно выстроить маршрут перевозки, сформировать график движения каждого вида транспорта с учетом необходимых остановок и пространственного развития территорий [1].

Главной характерной чертой, которая делает мультимодальные схемы отличительными является то, что такая перевозка выполняется под контролем одного опера-

тора смешанной грузоперевозки или логистической компании, которая организует всю транспортную цепочку, начиная с упаковки и отправки груза в стране, где был закуплен товар, заканчивая его прибытием в точку назначения и выгрузкой на склад, что также входит в программу развития таможенно-логистических кластеров [2].

В настоящее время и обозримой перспективе мультимодальные перевозки стали приоритетом глобальной транспортной политики. Важной частью современной транспортной системы, которая обеспечивает связи в сфере внешнеэкономической деятельности со странами, не имеющими общей сухопутной границы с Российской Федерацией выступает морской путь. Именно морской транспорт поддерживает жизнедеятельность районов Дальнего Востока и Крайнего Севера. Отсюда важность развития таможенной логистики [3].

В мультимодальных перевозках виды используемого транспорта (автомобильного, железнодорожного, морского, авиационного) могут сочетаться в различных комбинациях. Автомобильные перевозки используются как мультимодальные в слу-

чаях, когда присутствует сложная схема принятия груза от нескольких поставщиков ограниченными партиями, а в последствии реализуется передача поставки на борт транспорта с высокой грузоподъемностью или же наоборот.

Перевозки железнодорожным транспортом с применением мультимодальной схемы ориентированы на долговременную перевозку товаров, среди которых насыпные или зерновые. Мультимодальные авиационные перевозки обычно заказывают у крупных операторов если требуется доставка небольших партий грузов в кратчайшие сроки.

Актуальность мультимодальных перевозок грузов подкрепляется рядом преимуществ, среди которых: снижение издержек на урегулирование технических и документарных вопросов, возможность доставки в любую страну мира из-за сочетаний различных видов транспорта, оптимизация маршрута с учетом требований заказчиков и сокращение сроков доставки.

Несмотря на весомые преимущества, мультимодальные схемы имеют и определенные недостатки, среди которых риск неудачного выбора компании, ответственной за перевозку, а также возможность порчи или потери груза при транспортировке (погрузке-разгрузке) товара при смене вида транспорта. Таким образом, применение схем мультимодальных перемещений грузов требует тщательного контроля за процессом транспортировки товаров во избежание наступления страховых случаев, использования услуг таможенных представителей [4].

В настоящее время у российских перевозчиков остаются проблемы, связанные с прохождением таможенных пунктов пропуска, разграничением ответственности за груз между перевозчиками, представляющими различные виды транспорта. Появилась необходимость в создании клубов взаимного страхования, специализирующихся на страховании ответственности перевозчиков. Сегодня такие организации оказывают соответствующие страховые услуги, среди которых страхование оборудования, в том числе контейнеров, трейлеров и других. Предусмотрено страхование

ответственности перед грузовладельцем в части утраты или повреждения, доставки не по назначению, задержки во времени [5].

Одним из инструментов обеспечения безопасности перевозки дорогостоящих грузов является сопровождение перевозимых товарно-материальных ценностей сотрудниками частных охранных предприятий. Заключив соответствующий договор можно установить ответственность в виде возмещения стоимости груза. При этом следует учитывать то, что наличие охранника при перевозке груза не освобождает перевозчика от материальной ответственности за сохранность принятого груза.

Важным решением в части развития мультимодальных перевозок выступает внедрение единого транспортного документа (ЕМТД). Так, в российском экспортном центре уже разработан проект «Логистика международной торговли», который предусматривает расширение и модернизацию 37 экспортно-ориентированных пунктов пропуска. Новый транспортный документ будет действовать при перевозках грузов всеми видами транспорта. ЕМТД станет интегрирующим документом, позволяющим перевозить груз по единой мультимодальной цепи. Развитие современных коммуникаций и средств связи должно быть учтено при реализации проекта [6].

Отметим, что в мировой практике применяется транспортный коносамент FIATA, который является транспортным документом экспедитора, выступающего в качестве договорного перевозчика или оператора смешанной перевозки. Он действует при перевозках грузов в международных мультимодальных сообщениях. По нему работают и морские операторы, и европейские железнодорожные перевозчики. Значит опыт в решении данной проблемы уже есть. Заметим, что в России ведется разработка отдельного федерального закона о мультимодальных грузовых перевозках. И он также предусматривает введение единого транспортного документа. Другой сложностью в части развития мультимодальных перевозок выступает качество

имеющейся транспортно-логистической инфраструктуры.

Отсюда приоритет в вопросах создания соответствующих терминальных комплек-

сов и портов, обеспечивающих современные технологии перевозок с целью сокращения издержек и повышения качества транспортных услуг.

Библиографический список

1. Тютин Д.В. Эволюция экономического пространства и пространственное развитие территорий // В мире научных открытий. 2010. № 4-16 (10). С. 144-145.
2. Непарко М.В., Галстян Н.А. Перспективы и тенденции развития таможенно-логистических кластеров в России // Вестник Академии знаний. 2021. № 1 (42). С. 232-236.
3. Петрушина О.М., Меркулова А.И., Тер-Оганесян К.А. К вопросу об особенностях таможенной логистики // Вестник Калужского университета. 2020. № 4 (49). С. 14-16.
4. Шаурина О.С., Лесина Т.В., Мигел А.А. Услуги таможенных представителей: проблемы оказания и пути повышения качества // Russian Economic Bulletin. 2021. Т. 4. №3. С. 171-176.
5. Филиппов М.И., Мосеевкова А.О., Мигел А.А. Международный рынок страхования: состояние и новые тренды в условиях глобализации // Дневник науки. 2019. №11 (35). С. 49.
6. Чаусов Н.Ю. Оценка развития связи в регионе в контексте цифровой трансформации // Российский экономический интернет-журнал. 2019. №3. С. 83.

MULTIMODAL TRANSPORTATION AS A PRIORITY OF MODERN TRANSPORT POLICY

K.B. Krylova, *Student*

A.A. Zueva, *Student*

O.M. Khromova, *Student*

Supervisor: *A.A. Miguel, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor*

Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky

(Russia, Kaluga)

Abstract. *The article discusses the role and importance of multimodal transportation, which are distinguished by the variety of variations in the organization of the process of transporting commercial goods. The main elements of such a format for the movement of goods are highlighted, the advantages and disadvantages that exist in this type of transportation of goods are indicated. It is noted that the use of multimodal schemes requires increased control over the process of transportation of goods in order to avoid the occurrence of insured events. In particular, it is expedient to introduce a single multimodal transport document that helps to optimize logistics restrictions and speed up the passage of customs checkpoints.*

Keywords: *multimodal transportation, movement of goods, logistical restrictions, single transport document, transport policy.*