

УДК 339.47(447)

А.Г. Кухарчик

Институт проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України

РАЗВИТИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

A.G. Kukharchyk

Institute for Market Problems and Economic-and-Ecological Research of the NASU

THE DEVELOPMENT OF MULTIMODAL TRANSPORT

У роботі розглянуто різноманітні підходи при визначенні поняття мультимодальних перевезень. Охарактеризовано суть «Океанічної» і «Континентальної» моделей інтермодальних перевезень. Наведені передумови застосування «Океанічної» і «Континентальної» моделей.

Ключові слова: логістика, мультимодальні перевезення, «Океанічна» і «Континентальна» модель інтермодальних перевезень.

В работе рассмотрены различные подходы к определению понятия мультимодальные перевозки. Охарактеризована суть «Океанской» и «Континентальной» моделей интермодальных перевозок. Приведены предпосылки применения «Океанской» и «Континентальной» моделей.

Ключевые слова: логистика, мультимодальные перевозки, «Океанская» и «Континентальная» модель интермодальных перевозок.

© Кухарчик А.Г., 2016

Terminology multimodal transport recorded in a number of United Nations official documents in particular, Economic Commission for Europe (ECE), United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), the European Conference of Ministers of Transport (ECMT), Organization for Cooperation of Railways (OSJD) and other international organizations. Terms and definitions related to «intermodal» category are included in many dictionaries and reference books. We have proposed the following definition of multimodal transportation: multimodal transport is the transport of goods under one contract the various modes of transport, the carrier shall be liable for the entire carriage. «Ocean» model – the union of the successive stages of transportation by various modes of transport in the framework of a holistic transport product. So seamless definition is often used in English literature with respect to intermodal services. The essence of the «continental» model – a reorientation of freight from road to rail and river transport. Thus, the study of scientific literature, official sources and regulations related to multimodal and intermodal transport, for a correct understanding of the meaning must be careful about the terminology used by their authors.

Keywords: logistics, multimodal transport, «Ocean» and «Continental» model of intermodal transport.

Постановка проблеми. Проаналізувати існуючі етапи розвитку мультимодальних перевезень. Уточнити термінологію при вивченні поняття мультимодальна перевозка: інтермодальна перевозка, змішана перевозка і т.д. Показати перевагу мультимодальних перевезень, яке включається в найбільш ефективному поєднанні декількох видів транспорту, оптимізації термінів доставки товарів, зменшенні витрат на зберігання вантажу і контролю рівня транспортних витрат.

Обзор последних исследований и публикаций. Особенности мультимодальных перевозок были рассмотрены в трудах Котлубая А.М., Лимонова Э.Л., Плужникова К.И., Чунтомо-

вой Ю.А., Скаридовой А.С., Цветова Ю.М., Чекаловца В.Г. и других авторов [1; 2; 3; 4]. У каждого автора есть своя трактовка понятия «мультимодальные перевозки».

Задача исследования. Уточнить понятийный аппарат категории мультимодальные перевозки. Раскрыть суть «Океанской» и «Континентальной» моделей интермодальных перевозок.

Основной материал исследования. Глобализация экономики и развитие современных цепей поставок потребовали создания транспортного продукта, который бы сочетал услуги различных видов транспорта наиболее эффективным и удобным для грузоотправителей образом и формировался, прежде всего, исходя из интересов груза, а не отдельных участников процесса транспортировки. Таким продуктом стали мультимодальные перевозки.

Мультимодальная перевозка – это перевозка груза, как минимум, двумя видами транспорта, выполняемая под ответственностью одного транспортного оператора по единому транспортному документу и по сквозному тарифу.

В монографии Котлубая О.М. интермодальной перевозкой называется доставка грузов «от двери до двери» двумя или несколькими видами транспорта, которая осуществляется под единым руководством оператора, по единому транспортному документу и по единой тарифной ставке, которая распространяется на весь маршрут. В мультимодальных перевозках один из видов транспорта выступает в роли главного перевозчика, оператора, а взаимодействующие виды транспорта выступают как субподрядчики [1. С. 14].

В монографии Лимонова Э.Л. мультимодальным перевозкам посвящена глава 8 «экспедирование и мультимодальные перевозки» [2. С.235].

В учебном пособии Плужникова К.И. и Чунтовой Ю.А. перевозки, осуществляемые по транспортным коридорам, называются интермодальными. К интермодальным перевозкам относят бесперегрузочные способы доставки грузов в

смешанном (мультимодальном) сообщении, при котором в пунктах перевалки с одного вида транспорта на другой груз не перегружается с одного транспортного средства в другое, а передается с одного на другой вид транспорта в той «емкости» (контейнере, съемном кузове, и др.) или вместе с тем транспортным средством с (автомобильном трейлере, полуприцепе-шасси, лихтере) в которое он был загружен в пункте отправления (пункте зарождения потока) [3. С. 277]. По мнению А.С. Скаридова, понятие интермодальной перевозки должно быть сформулировано следующим образом: под интермодальной перевозкой следует понимать доставку грузов или пассажиров более чем одним видом транспорта за одну транспортную операцию, оформленную соответствующим единым договором перевозки [4].

В википедии дается такое определение мультимодальной перевозке – это транспортировка грузов по одному договору, но выполненная по меньшей мере двумя видами транспорта. Перевозчик несет ответственность за всю перевозку, даже если эта транспортировка производится разными видами транспорта [5]. В качестве синонима понятия «мультимодальная перевозка» часто используется термин «смешанная перевозка» [6].

По определению Конференция ООН по торговле и развитию ЮНКТАД основные виды перевозок классифицируются следующим образом.

Унимодальные перевозки (Unimodal transport) – перевозка грузов одним видом транспорта одним или более перевозчиками. Если это только один перевозчик, то он выдает свой собственный документ перевозки, например, коносамент, транспортную накладную, накладную на авиаперевозку и т.д. если перевозчик не один (например перевозка осуществляется из одного порта через другой в третий с перевалкой груза в промежуточном порту), то один из них может выдать сквозной коносамент, который покрывает всю перевозку. В зависимости от условий, которые печатаются на обороте сквозного коносамента, выдавший его перевозчик может отвечать за всю перевозку от

порта или только за ту ее часть, которую осуществляет его собственное судно.

Интермодальная перевозка (Intermodal transport) – перевозка грузов несколькими видами транспорта, при которой один из перевозчиков организует всю перевозку из пункта или порта отправки до пункта или порта назначения через одну или более промежуточных пунктов или портов. В зависимости от того как разделяется ответственность за всю перевозку, выдаются различные виды документов перевозки.

Сегментированная перевозка (Segmented transport) – перевозка, при которой перевозчик берет на себя ответственность за ту ее часть, которую он сам осуществляет. Перевозчик может выписать коносамент на интермодальную или комбинированную перевозку.

Мультимодальная перевозка (Multimodal transport). – перевозка, при которой перевозчик берет на себя ответственность за всю перевозку и выдает документ мультимодальной перевозки.

Комбинированная перевозка (Combined transport). – перевозка товаров в одном и том же контейнере или транспортном средстве последовательно различными видами транспорта.

Международные модальные перевозки (Конвенция ООН о международных смешанных перевозках, статья 1). Перевозка грузов, по меньшей мере двумя видами транспорта, на основе договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране.

Объектом транспортировки при мультимодальной перевозке в принципе могут быть любые грузы – наливные, навалочные, тарно-штучные. Однако наиболее широкое распространение имеют мультимодальные перевозки, в которых используются так называемые ITU (в англоязычном варианте – Intermodal Transport Units, ITU) – контейнеры (containers), контрейлеры (controlllers), съемные кузова (swap-bodies). Груз находится в ITU на всем пути следования, а все транспортные и грузовые опера-

ции 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 целый ряд других преимуществ. Мультимодальная перевозка с использованием ITU называется интермодальной перевозкой. Для грузоотправителя интермодальная перевозка выглядит как перевозка, выполняемая одним видом транспорта (в англоязычной литературе применительно к такой перевозке часто встречается термин seamless – «бесшовная»). Клиент имеет дело с единственным оператором, который 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.

На начальном этапе развития интермодальных перевозок в фокусе внимания находилось, прежде всего, ускорение грузовых операций при перевалке грузов между различными видами транспорта. Выбор вида транспортировки, вида транспорта и логистических посредников производится на основе системы критериев. К основным критериям при выборе способа перевозки и вида транспорта относятся:

- 1) минимальные затраты на транспортировку;
- 2) заданное время транзита (доставки груза);
- 3) максимальная надежность и безопасность;
- 4) минимальные расходы (убытки), связанные с запасами в пути;
- 5) мощность и доступность вида транспорта;
- 6) продуктовая дифференциация.

Выбирая соответствующий вид транспорта, логистический менеджер должен учитывать показатели мощности и доступности в смысле провозных возможностей, технико-эксплуатационных показателей и пространственной доступности транспорта.

Сравнительная характеристика различных видов транспорта:

Автомобильный транспорт.

Преимущества:

- высокая доступность в целом и в нужное время;
- возможность доставки груза «от двери до двери»;
- маневренность, гибкость, скорость доставки (лучше только воздушный транспорт);
- возможность использования различных маршрутов доставки, транспортировка небольших партий грузов;
- высокое качество сохранности груза;
- широкий выбор перевозчиков;
- менее жесткие требования к упаковке товаров.

Недостатки:

- низкая производительность;
- зависимость от погодных и дорожных условий;
- относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния (по сравнению с ж / д и водным транспортом)
- низкий уровень эксплуатационных показателей;
- существенная экологическая нагрузка на окружающую среду.

Сфера применения: на короткие и на длинные расстояния в материковой зоне.

Железнодорожный транспорт.

Преимущества:

- высокая провозная и пропускная способность;
- независимость от климатических условий, времени года и суток;
- высокая регулярность перевозок;
- относительно низкие тарифы;
- высокая скорость доставки на большие расстояния;
- минимум риска несвоевременной доставки.

Недостатки:

- ограниченное количество перевозчиков;
- большие капитальные вложения в производственно-техническую базу;
- низкая доступность к конечным потребителям;
- невысокое качество сохранности грузов

Сфера применения: практически не ограничена в материковой зоне.

Воздушный транспорт.

Преимущества:

- высокая скорость доставки;
- высокая надежность, лучшая сохранность груза;
- прямые маршруты перевозок.

Недостатки:

- высокая себестоимость, материалоемкость, энергоемкость перевозок;
- влияние погодных условий.

Сфера применения – практически не ограничена.

Морской транспорт.

Преимущества:

- возможность межконтинентальных перевозок;
- низкая себестоимость перевозок на большие расстояния;
- высокая провозная и пропускная способность, низкая капиталоемкость перевозок.

Недостатки:

- зависимость от географических, природных, навигационных условий и инфраструктуры;
- низкая скорость доставки;
- жесткие требования к упаковке грузов, малая частота отправок.

Сфера применения – ограниченная природными факторами.

Внутренний водный (речной).

Преимущества:

- высокая провозная способность на глубоководных реках (до 100 млн. т в год) и водоемах;
- низкая себестоимость и капиталоемкость перевозок.

Недостатки:

- ограниченность маршрутов;
- сезонность работы;
- зависимость от неравномерности глубины, навигационных условий;
- небольшая скорость.

Сфера применения – ограниченная природными факторами.

Трубопроводный транспорт.

Преимущества:

- низкая себестоимость транспортировки;
- герметичность труб (исключает потери груза);
- высокий уровень автоматизации операций;
- независимость от окружающей среды и отсутствие его влияния на процесс транспортировки грузов.

Недостатки:

- ограниченность видов груза;
- ограниченная доступность малых объемов транспортировки грузов.

Сфера применения – ограничена видом грузов.

Наконец, важным условием выбора является обеспечение сохранности груза в пути, требований стандартов качества груза, международных экологических требований.

Сложность подхода к рассматриваемой проблеме выбора заключается в разнообразии критериев, различной размерности, качественном характере многих показателей.

Современное применение интермодального подхода к транспортному обеспечению логистики носит комплексный характер и обеспечивает достижение системного эффекта, структура и потенциал которого изучены еще далеко не полностью.

Такой комплексный подход получил название интермодализма (intermodalism).

В мировой практике, при всем многообразии интермодальных транспортных систем, сложились две основные модели интермодальных перевозок: «океанская» и «континентальная». Эти модели различаются предпосылками зарождения, сферами применения, движущими силами, технологическими решениями, характером участия государства в их реализации [7].

«Океанская» модель интермодальных перевозок (далее – ОМ) сформировалась в период интенсивной контейнеризации мировой экономики (1960-1980-е гг.) как результат растущей конкуренции ведущих морских контейнерных операторов, главным образом – американских. Очевидно, что морская контейнерная компания, которая смогла бы предоставить клиенту единый «сквозной» сервис, включающий не только морской, но и наземные участки маршрута, а также необходимые дополнительные услуги, получила бы неоспоримые рыночные преимущества. Главная идея – «океанской» модели – объединение последовательных этапов транспортировки различными видами транспорта в рамках целостного транспортного продукта, который и предлагается пользователям. «Океанская» модель используется в глобальных цепях поставок товаров, перевозимых в контейнерах. В основе перевозки лежит доставка по морской контейнерной линии, дополненная железнодорожным и (или) автомобильным участками транспортировки, услугами терминалов и дополнительными логистическими услугами.

«Континентальная» модель интермодальной перевозки (далее – КМ) зародилась в результате действия двух встречных тенденций. С одной стороны, железнодорожные компании и перевозчики внутреннего водного транспорта, а также судоходные линии внутреннего сообщения стремились проникнуть на растущий рынок мелкопартионных перевозок, который практически безраздельно принадлежал автомобильному транспорту. С другой стороны, автомобильные перевозчики и их клиентура были готовы воспользоваться существенной экономией, кото-

рую может дать выполнение основной части дальней перевозки по железной дороге или по воде. Для реализации этих тенденций, прежде всего, нужны были эффективные технологические решения, которые обеспечивали бы быструю и дешевую перевалку транспортных единиц между автомобильным и железнодорожным транспортом. Поворотным пунктом, определившим начало системной реализации «континентальной» модели на государственном уровне в Европе, следует считать появление в 2001 г. уже упоминавшейся Белой книги транспортной политики ЕС до 2010 г. «Время решать» [8]. Этот документ провозгласил общую ориентацию европейской транспортной стратегии на предотвращение коллапса автомобильных дорог путем всемерного сокращения доли автомобильного транспорта в транспортном балансе и развития интермодальных перевозок. Белая книга определила ряд мер по их экономическому стимулированию, разработке новых технологических решений, а также по переориентации перспективных европейских программ и проектов развития транспортной инфраструктуры на принципы интермодализма. Таким образом, подключение ресурсов ЕС и отдельных стран-членов значительно снизило порог реализуемости интермодальных сервисов в рамках континентальной модели. Развитие интермодальных перевозок остается одной из центральных идей и в ныне действующем документе транспортной политики ЕС. Основные предпосылки применения: ОМ-Интеграция отдельных элементов смешанной перевозки в единый транспортный продукт; КМ-Снижение издержек наземной транспортировки. Реализация экологических приоритетов.

Сферы применения: ОМ – Межконтинентальные перевозки грузов в контейнерах; КМ – Перевозки генеральных грузов в ISO в сфере действия внутреннего транспорта, дополнение «океанской» модели.

Интермодальная единица: ОМ-Контейнеры ISO 20' и 40'; КМ-Контейнеры ISO различных типоразмеров, «континентальные» контейнеры, контрейлеры, в Европе – съемные кузова.

Основное транспортное звено: ОМ – морская линейная контейнерная перевозка; КМ – железнодорожная (реже – водная) перевозка интермодальных транспортных единиц

Роль государства: ОМ – «Точечная» поддержка, ликвидация правовых препятствий;

КМ – в регионе ЕС – всемерное правовое и финансовое стимулирование.

Определения одних и тех же понятий и терминов, которые даются различными источниками, могут существенно различаться. При этом ни один официальный источник не настаивает на «единственно правильном» толковании того или иного термина. Как правило, определения вводятся исключительно для целей соответствующего документа, а в комментариях часто отмечается наличие расхождений с другими источниками и отсутствие общепринятых фундаментальных определений. Так, разработчики глоссария по терминологии комбинированных перевозок, признавая наличие принципиальных терминологических расхождений, подчеркивают, что цель глоссария заключается в «постепенном согласовании соответствующей терминологии». При этом отмечается, что предложенные определения «не могут применяться на уровне права и статистики, где уже существуют соответствующие справочные документы».

Тем не менее формирование понятийного аппарата, связанного с концепцией интермодализма, еще очень далеко от своего завершения. Таким образом, применительно к мультимодальным перевозкам не существует единой общепринятой системы терминов и определений. Такому положению есть ряд объективных причин. Во-первых, в национальном законодательстве и отраслевой литературе различных стран исторически складывалась собственная терминология, относящаяся к перевозкам грузов с участием нескольких видов транспорта. Она отвечает национальной практике, отражает особенности развития национальных транспортных систем и имеет, во многих случаях, отраслевую (применительно к отдельным видам транспорта) направленность. Второй причиной является наличие двух моделей

интермодальных перевозок (ОМ и КМ), сущность которых оказывает влияние на соответствующий понятийный аппарат. В определениях, связанных с «океанской» моделью, преобладают понятия единой ответственности, единого субъекта, организующего перевозку, и наличия единого транспортного документа. Так, в Конвенции ООН по международным мультимодальным перевозкам грузов 1980 г. дается следующее определение: международная мультимодальная перевозка означает перевозку груза как минимум двумя видами транспорта на основе мультимодального договора перевозки из пункта в одной стране, где груз принимается под ответственность мультимодальным транспортным оператором в пункт назначения, расположенный в другой стране [9]. В то же время в определениях, связанных с «континентальной» моделью, акцент делается на участие в транспортной цепи различных видов транспорта, а в ряде случаев прямо подчеркивается необходимость минимального участия в перевозке автомобильного транспорта. Так, помимо уже упомянутого определения термина «комбинированная перевозка», разработанного Европейской экономической комиссией (ЕЭК) ООН и Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), существует еще более категоричная формулировка, данная в соответствующей директиве ЕС, которая определяет комбинированную перевозку как доставку груза несколькими видами транспорта, в которой автомобильная часть маршрута не должна превышать 100 км или 150 км в случае подвоза или развоза груза в порт внутреннего водного транспорта. Третьей причиной следует считать неоднозначность и постоянное развитие представлений о сущности мультимодальных перевозок и об их потенциале. Данный вид деятельности является объектом многочисленных исследований, отражающих интересы их заказчиков и исполнителей, которые могут фокусироваться на технологической, либо на правовой, либо на экономической стороне вопроса. Наконец, многие определения отражают субъективную точку зрения отдельных исследователей.

Выводы. Терминология мультимодальных перевозок зафиксирована в целом ряде официальных документов ООН в частности, Европейской экономической комиссии (ЕЭК), Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), других международных организаций. Соответствующие понятия используются в международных конвенциях, в нормативных правовых актах ряда стран. Нами предложено следующее определение мультимодальной перевозки: мультимодальная перевозка это единый транспортный продукт, при котором транспортировка грузов, выполненная более чем одним видом транспорта, производится разными видами транспорта по одному договору, причем перевозчик несет ответственность за всю перевозку. Таким образом, при изучении научной литературы, официальных источников и нормативных правовых актов, имеющих отношение к мультимодальным и интермодальным перевозкам, для правильного понимания смысла необходимо внимательно относиться к применяемой их авторами терминологии и обращать внимание, прежде всего, на суть понятий, обозначаемых теми или иными терминами.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Котлубай О.М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. – 200 с.
2. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. – СПб.: Информационный центр «Выбор», 2001. – 416 с.
3. Плужников К.И. Транспортное экспедирование / К.И. Плужников, Ю.А. Чунтомова. – М.: ТРАНСЛИТ, 2006. – 528 с.

4. *Скаридов А.С. Морское право. – СПб., 2006. – 695с.*
5. *Мультимодальная перевозка [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki>*
6. *Предпосылки возникновения мультимодальных перевозок и их роль в современной логистике [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://studme.org/1974041023472/logistika/modeli_intermodalnyh_perevozok#616*
7. *Эволюция и основные концепции логистики [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.0ск.ru/transport/multimodalnye_gruzoperevozki.html*
8. *Белая книга – Европейская транспортная политика до 2010 года. – М.: Полиграф, 2003. – 192 с.*
9. *Конвенция о международных смешанных перевозках грузов [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://adenta.by/dokumenty/22-mezhdunarodnoe-transportnoe-pravo/78-konventsija-o-mezhdunarodnykh-smeshannykh-perevozkakh-gruzov.html>.*

Стаття надійшла до редакції 16.12.2016

Рецензенти:

доктор економічних наук, професор, завідувач відділу ринку транспортних послуг Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України **О.М. Котлубай**

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри «Економічна теорія та кібернетика» Одеського національного морського університету **Ю.О. Наврозова**