

УДК 656.02(476))

Е. А. ИВАНОВ, В. Т. ИВАНОВА

## РАЗВИТИЕ РЫНКА МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

*Рассматриваются особенности мультимодальных перевозок грузов. Отмечается их подверженность быстрым изменениям с учетом экономических процессов на евроазиатском континенте. Рассматриваются тенденции отказа от автомобильно-железнодорожного сервиса в пользу железнодорожно-контейнерного. Обосновывается целесообразность формирования опорной сети транспортно-логистических центров (хабов) в железнодорожных узлах, на водном транспорте и в аэропортах.*



ИВАНОВ

Евгений Александрович,

кандидат экономических наук, доцент,  
заведующий кафедрой  
логистики и менеджмента  
Международного университета «МИТСО»



ИВАНОВА

Валентина Тимофеевна,

кандидат экономических наук, доцент,  
доцент кафедры логистики и менеджмента  
Международного университета «МИТСО»

E. A. IVANOV, V. T. IVANOVA

## THE DEVELOPMENT OF MARKET OF MULTIMODAL CARGO TRANSPORTATION

*The abstract is devoted to multimodal cargo transportation features. It also notes their affection by rapid changes taking into account Eurasian economic processes. The work considers the preference of rail cargo transportation to automobile-railway ones trend. Furthermore, the expediency of forming a support network of transport and logistics centers(hubs)in railway functions, in water transport and in airports is substantiated.*

Рынок мультимодальных перевозок предлагает участникам широкий спектр возможностей в реализации планов развития Экономического пояса Шелкового пути в разрезе основных транспортных коридоров, объединяющих Европу и Азию, что обуславливает конкурентную борьбу различных форм перевозок за клиентов. Соответственно, одной из характерных особенностей транспортных систем в большинстве европейских государств за последние 5–7 лет является их подверженность быстрым изменениям с учетом экономических процессов на евроазиатском континенте. Анализ рынка грузоперевозок свидетельствует, что клиенты и операторы перевозок постепенно отказываются от традиционной системы доставки груза отдельными видами транспорта и предпочитают интегрированные мультимодальные перевозки, особенно если это касается международных мультимодальных перевозок или перевозок внутри стран Европейского союза.

Мультимодальная перевозка — 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 (например, железной дорогой, морем и автодорогой и т. д.).

Мультимодальные перевозки особенно актуальны на межконтинентальных направлениях, когда необходим доступ в удаленные точки мира, где один вид транспорта просто бессилён.

Организация таких перевозок требует высокой слаженности действий всех участников процесса. На любом этапе транспортировки имеется возможность промежуточного хранения.

Преимущества:

- гибкость в доставке;
- возможность переадресации груза во время доставки;
- возможность простого (уличного) хранения;
- мониторинг на любом этапе транспортировки;
- доставка груза «от двери до двери»;
- единый договор на всю перевозку груза. Стоит отметить, что он не зависит от количества видов транспорта, используемого для

транспортировки груза, а также от числа пунктов перевалки;

- единый тариф на всю длину маршрута;
- единый организатор, который берет на себя всю ответственность за доставку груза.

Недостатки:

- глубокие познания всех технологических процессов транспортировки, видов транспорта, хранения, страхования и т. д.;
- единоличная ответственность при организации перевозки.

Процесс международной мультимодальной перевозки регулируется Конвенцией Организации Объединенных Наций «О международных смешанных перевозках грузов» (Женева, 24 мая 1980 г.), а также Соглашением между правительством государств — членов Организации за демократию и экономическое развитие — ГУАМ о международных мультимодальных перевозках грузов (ОДЭР — ГУАМ).

Существует понятие перевозок различными видами транспорта.

1. Мультимодальная перевозка — перевозка грузов двумя или более видами транспорта.

2. Интермодальная перевозка — последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве, без перегрузки самого груза при смене вида транспорта.

3. Комбинированная перевозка — интермодальная перевозка, в рамках которой большая часть рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт и любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт и который является максимально коротким.

Использование достижений модальной логистики на транспорте является залогом повышения эффективности отечественного транспортного комплекса и активизации его интеграции в мировую транспортную систему [1].

В мировой практике наметилась неуклонная тенденция увеличения грузовых перевозок наряду с дальнейшим совершенствованием существующей технологии самих перевозок. В значительной степени это связано с концентрацией транспортных потоков и ростом мультимодальных перевозок по мультимодальным транспортным коридорам.

Рассмотрим особенности развития рынка мультимодальных грузоперевозок в странах Евросоюза, России, Беларуси.

По прогнозам аналитиков Евросоюза, объемы перевозок грузов автомобильным транспортом к 2030 г. возрастут примерно на 40 % и чуть более 80 % к 2050 г. [2]. Соответственно, транспортная политика Евросоюза нацелена на сокращение автомобильного транспорта в сторону менее загрязняющих и более энергоэффективных видов транспорта с использованием нескольких способов воздействия на работников транспортной системы:

- регулирование внешнего ценообразования, то есть социальные и экологические издержки на транспортировку должны оплачиваться в соответствии с принципом «загрязнитель платит»;

- целенаправленные инвестиции в инфраструктуру и именно на те проекты, которые направлены на улучшение взаимосвязей между отдельными модальными сетями;

- доступность информации о трафике, пропускной способности, доступность инфраструктуры, размещения грузов и транспортных средств.

Еще одним важным элементом в формировании и развитии модальности в Европе является инициатива Совета Европы по введению одного мультимодального стандарта для грузовых единиц, а также преобразованию мультимодальных терминалов в европейские логистические центры (хабы).

Основными игроками, формирующими мультимодальную логистику в Европе, согласно исследованиям Colliers International, являются [3]:

- политическое руководство Евросоюза и Европейского парламента. Одной из целей, изложенных в Дорожной карте «Транспорт 2050», является императив о необходимости к 2030 г. осуществлять как минимум 30 % грузовых перевозок на расстоянии более 300 км железнодорожным или водным транспортом, доведя к 2050 г. эту долю до 50 %;

- строительные и промышленные компании. Являясь основными потребителями услуг по перевозке массовых грузов, такие игроки мультимодального рынка стремятся получить от администраций железных дорог и водной инфраструктуры максимальные преференции по доставке и обслуживанию, в том числе и в большей степени преференции от местных органов власти;

- розничные торговцы. Развитие логистических подходов в планировании потребительского рынка, в том числе для работы супермаркетов, позволяет спланировать доставку мелкопартионного товара в срок, что позволяет отказаться от перевозок грузов автотранспортом большой грузоподъемности.

Оценивая развитие международной мультимодальной политики Евросоюза, следует отметить роль международных транспортных операторов, ставящих целью уменьшение собственных издержек, удовлетворение требований клиентов, развитие количества оказываемых услуг. Так, в Германии для развития международных мультимодальных систем создана специализированная фирма «TFG Transfracht», являющаяся дочерним предприятием «Deutsche Bahn AG», она активно сотрудничает с транспортными фирмами разных видов транспорта, а также с банками страны, что позволило ей создать ряд финансово гарантированных мультимодальных систем с участием заинтересованного пула лиц

(ретеилы, владельцы терминалов, контейнеров, портовые операторы, грузовладельцы) в Европе, Азии, на Ближнем Востоке и в Северной Африке [4].

В международных перевозках Польши основной стратегией развития мультимодальных систем является перевозка грузов в крупнотоннажных контейнерах между портовыми терминалами и станциями, на которых возможна перегрузка контейнеров. Транзит контейнеров между Западом и Востоком осуществляют грузовыми поездами постоянного состава в рамках программы ЕС «Intercontainer» [5].

Развитию принципов мультимодальности в странах Евросоюза способствовали также некоторые тенденции изменения движения межконтинентальных грузопотоков. Так, в странах ЕС с 2010 г. началось смещение ведения международной торговли от глобализации к регионализации. Бизнес-сообщество в силу технических и экономических тенденций, таких как международная унификация и стандартизация комплектующих, тары, упаковки и готовых изделий значительной товарной группы, уменьшение сроков оборачиваемости капитала, начало сокращения количества посредников и поставщиков из-за пределов Евросоюза. Маршрутов, которые ведут к заводу или фабрике, становится меньше, но они более загруженные. Дополняет картину и желание производителей перенести производство в регионы с выгодным налоговым климатом или же дешевой рабочей силой, например, из Западной в Восточную Европу. Еще одним трендом выступает применение многими компаниями логистической философии just-in-time и развитие информационных технологий, которые приводят к сокращению потребности в складских площадях и использованию различных видов транспорта, а значит, и к развитию мультимодальных перевозок.

Часть муниципалитетов ввела в обиход принцип «управление мобильностью» (mobility management), целями которого являются распределение в городе или регионе транспортных потоков (входящих, исходящих и транзитных), формирование специальных дистрибутивных центров, которые значительно сократили количество рейсов автотранспорта внутри города.

Такой подход к использованию мультимодальных перевозок не только привел к экологическим преимуществам, но и дал синергетический эффект от снижения порожнего пробега транспорта, рационального распределения дефицитной городской территории, увеличения занятости населения.

Важным направлением развития мультимодальных перевозок в последние несколько лет в Европе становится формирование культуры «зеленого» города, то есть ограничение или полный запрет на работу грузового авто-

мобильного транспорта в крупных агломерациях.

Дополнительным фактором, способствующим развитию мультимодальных цепей поставок, являются региональные законодательные нормы в области экологии. В качестве примера можно привести компанию Audi, которая использует железнодорожные перевозки с применением технологии DB Schenker Rail's Eco Plus (так называемые «зеленые» перевозки) для транспортировки производственных автомобилей.

Рассматривая основные тенденции мультимодальных перевозок на пространстве Содружества Независимых Государств, следует отметить, что основой в развитии таких перевозок выступает железнодорожный транспорт в региональных транспортно-логистических системах на основе важных грузовых направлений, имеющих региональную транспортную инфраструктуру: пути сообщения, транспортные предприятия, логистические центры (терминалы, хабы), а также товарные биржи, банки и телекоммуникационные системы. Только некоторая часть перевозок грузов наземными и водными видами транспорта (по оценкам экспертов Центра стратегических разработок на транспорте (ЦСРТ), не более 10–15 %) в странах СНГ изначально смоделирована на мультимодальные транзитные перевозки [6].

Развитие мультимодальных перевозок в рамках СНГ можно считать одним из проявлений движения транспортного рынка в сторону обеспечения безубыточности. При этом подобная диверсификация характерна прежде всего для крупных и/или международных транспортных компаний, представленных на рынке СНГ и способных изыскивать ресурсы для перенастройки бизнеса.

Яркий пример последнего времени — группа компаний, входящих в состав объединения «Дальневосточное морское пароходство», выступающая в роли логистического оператора в России и некоторых странах СНГ, заявившая в 2017 г. о намерении полностью отказаться от перевозок полувагонами в пользу контейнеров, что, по их собственной оценке, составит экономию в сумму порядка 1,5 млрд долларов США.

Для развития транспортного коридора Запад — Восток, то есть связи европейских стран с Китаем и Японией, США и Индией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона через территорию России, создаются новые крупные мультимодальные логистические транспортные узлы: основные — Санкт-Петербург, Москва, Новороссийск, порт Восточный; дополнительные — Ростов-на-Дону, Вологда, Казань, Волгоград, Пермь, Екатеринбург, Оренбург, Челябинск, Тюмень, Омск, Красноярск.

По оценке российских экспертов, на рынке мультимодальных перевозок формируется

новая тенденция — отказ клиентов от мультимодального (автомобильно-железнодорожного) сервиса в пользу мультимодального (железнодорожно-контейнерного) сервиса. Причина — стремление компаний оптимизировать расходы при сохранении допустимого уровня сервиса. По такому алгоритму, в частности, трансформируется направление перевозок из Московского региона в Сибирь: при общих потерях в сроках 48–60 часов удешевление составляет от 20 до 30 %. Меняется также и логистика мультимодальных перевозок на оси Европа — СНГ: взамен доставки автомобилями до внешних границ СНГ и далее все чаще используются короткие автомобильные маршруты до ближайших портов Западной Европы, оттуда — морским путем в порты СНГ с выходом на железнодорожные линии.

Географическое положение Республики Беларусь в центре Европы предопределяет ее транспортную политику как транзитера груза различными видами транспорта.

В то же время Беларусь не рассматривала мультимодальные перевозки в качестве транспортных приоритетов. Несмотря на имевшие место ранее отдельные попытки, более или менее успешные, продвигать мультимодальный сегмент прежде всего за счет контейнерных перевозок, его доля в структуре грузооборота Беларуси остается незначительной. По оценке экспертов, удельный вес мультимодальных перевозок в 2017 г. составил всего лишь около 2 %. Ограничена и логистика таких перевозок: ее формируют за пределами нашей страны по схемам «контейнер на судне» — «контейнер на вагоне» или «автомобиль на судне», — и характеризуется она двумя основными внешними грузопотоками — экспорт/импорт и транзит. В первом случае основными направлениями перевозок являются балтийские порты, в частности, порт Клайпеда, во втором — пограничные железнодорожные переходы между Республикой Беларусь и Польшей.

Сложившееся положение частично можно объяснить тем, что в условиях усложнения евразийской геополитической ситуации рынок транспортных услуг Беларуси работает в режиме жестких финансовых ограничений, вызванных снижением доходности перевозок.

При этом действующие на территории Республики Беларусь виды транспорта различны по своему уровню развития (парк грузовых автомобилей для международных перевозок на 70–80 % состоит из автомобилей не старше 7–8 лет, в то же время парк железнодорожных вагонов — 25–35-летние).

При отсутствии прямого выхода к морю перспективным направлением в развитии транспортного бизнеса может выступать идея по формированию на ее территории мультимодального транспортно-логистического хаба евразийского континента.

В европейской практике мультимодальный хаб рассматривается как крупный логистический узел, где происходит перераспределение грузовых потоков. Создание хабов можно рассматривать как изменение стратегий в организации самого транспортного процесса. В данном случае такими мультимодальными хабами могут служить крупные узловые железнодорожные станции, речные порты со значительным объемом работы или международный аэропорт, которые находятся в направлениях транспортных коридоров и/или в зоне притяжения грузообразующих или грузопоглощающих территорий Республики Беларусь, таких как Витебский, Оршанский, Полоцкий, Гродненский, Брестский, Барановичский, Калинковичский, Жлобинский, Гомельский, Могилевский, Минский регион («Сухой порт Колядичи»).

Оценивая перспективы их формирования, следует отметить, что при таком подходе можно будет сформировать новый тип взаимоотношений между перевозчиками и владельцами грузов, направленных на выполнение ими нескольких задач:

- обоснованное распределение сил и средств в транспортном и иных (производство, потребление) секторах экономики;
- увеличение добавленной стоимости в транспортной работе;
- максимальное удовлетворение потребностей как внутренних, так и внешних потребителей транспортных услуг;
- построение рациональных систем перевозки и доставки грузов;
- совершенствование технологий транспортировки и обработки грузов, организации производства, принятия эффективных управленческих решений.

Более того, создание таких мультимодальных хабов повысит эффективность цепей поставок, что будет способствовать оптимизации грузовых потоков и их распределения в направлениях Восток — Запад и Север — Юг, в том числе в контексте формирования проектов инициативы КНР «Один пояс и один путь».

При формировании идеи мультимодальных перевозок следует также отметить вопросы формирования системы внутриреспубликанских мультимодальных перевозок. Прежде всего это касается перевозок важнейших грузов: щебня, лесоматериалов, цемента, продукции металлургии, нефтехимии и неорганической химии, азотно-фосфорно-калийных удобрений, злаков и зернобобовых.

Основными причинами, которые в той или иной мере сдерживают развитие внутриреспубликанской мультимодальности, являются недостаток специализированной инфраструктуры (современных перегрузочных терминалов, оборудованных высокопроизводительным оборудованием) и психологические факторы (многие владельцы грузов по-прежнему считают, что использование методов

мультимодальности влечет риск повреждения либо хищения груза при его обработке), а также организационные сложности в выполнении таких перевозок.

Немаловажной проблемой в развитии таких перевозок являются высокий уровень неравномерности по направлениям и регионам назначения; тарификация на железнодорожном транспорте с повышающим коэффициентом, более высоким, чем у зарубежных перевозчиков; недостаточное количество транспортно-логистических центров и их рас-

положенность вне мест грузообразования или грузопоглощения.

Таким образом, дальнейшее развитие мультимодальных перевозок потребует создания объединенных предприятий различных видов транспорта, формирования мультимодальных коридоров и региональных транспортно-логистических систем с привязкой их к действующим и перспективным грузообразующим или грузопоглощающим территориям Республики Беларусь.

#### Список использованных источников

1. Иванов, Е. А. Организация международных перевозок грузов : практическое пособие / Е. А. Иванов, В. В. Козлов. — Минск : Междунар. ун-т «МИТСО», 2016. — 254 с. : ил.
2. Multimodal and combined transport [Electronic resource]. — Mode of access: [http://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/multi-modal-and-combined-transport\\_en](http://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/multi-modal-and-combined-transport_en). — Date of access: 04.07.2019.
3. Исследования аналитического агентства Colliers International [Электронный ресурс] // Colliers International. — Режим доступа: [http://www.colliers.com/en-gb/-/media/Files/EMEA/emea/re4search/industrial-and-logistics/Collies\\_Multimodal\\_2017-06](http://www.colliers.com/en-gb/-/media/Files/EMEA/emea/re4search/industrial-and-logistics/Collies_Multimodal_2017-06). — Дата доступа: 06.07.2019.
4. По материалам «Deutsche Bahn AG» [Electronic resource] // TFG. — Mode of access: <http://www.transfracht.com/unternehmen/karriere/article/mitarbeiter-auf-tragsmanagement-wm.html?cHash=f245d3b2ed8153d8656bca17c339867d>. — Date of access: 04.07.2019.
5. Программа ЕС «Intercontainer» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.worldcargonews.com/htm/w20081227.132692.htm>. — Дата доступа: 16.07.2019.
6. Мультимодальные транспортные узлы в России [Электронный ресурс] // Центр стратегических разработок на транспорте. — Режим доступа: <http://transport-strategy.org/multimodalnyye-transportnyye-uzly>. — Дата доступа: 22.09.2019.

21.10.2019