

УДК 338.47:339.5 (075.8)

ПЕРСПЕКТИВА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ

© 2011 г. М. В. Передерий*, Л. В. Боровая**

*Южно-Российский государственный технический университет (НПИ)

**Всероссийская академия внешней торговли, г. Москва

В статье рассматриваются основные принципы развития инновационных методов организации перевозок грузов и состояние рынка отечественных производителей транспортных услуг. Особое внимание уделяется перспективам и реальным возможностям для развития интермодальных перевозок в России.

Ключевые слова: *автомобильный транспорт; инновации; интермодальные перевозки.*

Some basic principles of developing cargo transportation organization's innovative methods are examined in the article. The conditions of transportation services' market in Russia are also considered. A focus is given to aspects and real possibilities of developing the intermodal transportations in Russia.

Key words: *motor transport; innovations; intermodal transportations.*

Сегодня тема инноваций заняла прочное положение в различных сферах производства, науки и бизнеса. Повсеместно возникают специализированные предприятия, занимающиеся инновационной деятельностью, в отдельную отрасль науки выделился так называемый менеджмент инноваций. По опыту предыдущих поколений становится ясно, что создать какое-либо новшество (пусть даже революционное) мало, необходимо его еще правильно преподнести, внедрить в производство. Кроме того, любая инновация ценна только тогда, когда она позволяет решить реальные, насущные проблемы: можно тратить миллионы на создание совершенных поездов, но они все равно не смогут попасть в районы, где нет железных дорог. Таким образом, любое нововведение должно начинаться с постановки проблемы.

Развитие транспорта в России всегда несло огромный вклад в процветание экономики. В государстве, занимающем одну шестую часть суши в мире, транспорт играет связующую роль, как для внутреннего, так и для внешнего товарооборота. Несмотря на перво-степенное значение для развития националь-

ного хозяйства, отечественный транспорт пока не может похвастаться таким уровнем развития, как система путей сообщения промышленно развитых стран. Решение задач по проблемам транспорта в России должно быть направлено на модернизацию транспортной сети, снижение себестоимости отрасли, а также наиболее полное удовлетворение потребностей в перевозке пассажиров и грузов. Одним из путей модернизации в транспорте является развитие инновационного вида транспорта, такого, как интермодальный (мультимодальный).

Понятие интермодальных (мультимодальных) перевозок в России получило широкое распространение после коренных изменений, которые произошли во внешней торговле страны в 90-е годы прошлого столетия. Помимо общего увеличения объема внешнего товарооборота произошел резкий рост количества участников внешней экономической деятельности. Государство перестало быть единственным представителем на стремительно разрастающемся рынке международной торговли. Масса частных компаний самостоятельно принялась за освоение

и налаживание внешнеэкономических связей. Вполне закономерно, что изменения в экономике не могли пройти бесследно для такой отрасли, как транспорт, поскольку именно транспорт является не только «кровеносной системой» экономики, но и индикатором ее состояния.

Перед грузовладельцами встала проблема снижения транспортных издержек. На помощь пришла логистика, новая и современная для России идеология рациональной доставки грузов. Оказалось, что для организации оптимальных транспортных схем доставки грузов в международном сообщении недостаточно одного вида транспорта. Более половины экспортных и импортных грузов достигают своего получателя, сменив два или более видов транспорта. Нельзя сказать, что Россия явилась инициатором или законодателем прямых смешанных перевозок. Скорее «вопреки», а не «благодаря», Россия, обладая уникальным геополитическим положением, оказалась в эпицентре бурно развивающихся экономических, политических и социальных процессов между Европой и Азией. Огромное пространство, выходы к морям, одновременное присутствие в Европе и Азии, система глобальной космической навигации все это дало нашей стране неоспоримые конкурентные преимущества в организации международного транзита, своего рода моста между Европой и Азией, а, следовательно, и использования новейших транспортно-технологических схем, таких как, например, интермодальные (мультимодальные) перевозки.

Чем же отличаются интермодальные (мультимодальные) перевозки от всех известных нам ранее? Прежде всего, такой вид перевозок существует лишь юридически. Фактически же прямые смешанные перевозки состоят из отдельных последовательных перевозок различными видами транспорта, но объединенных между собой одним договором перевозки. Можно также сказать, что интермодальная перевозка — это транспортно-технологическая схема, построенная на экономическом, организационном, юридическом, техническом и технологическом взаимодействии различных видов транспорта. Процессы глобализации мировой экономики, безудержный рост объемов и направлений товаропотоков, стремление грузовладельцев

упростить процедуру перевозок и снизить транспортные расходы путем комбинирования нескольких видов транспорта привели к юридическому признанию нового интермодального транспорта, и, как следствие, к новому виду транспортной услуги. Первыми организацией прямых смешанных перевозок занялись линейные морские перевозчики, появилось название «операторы смешанных перевозок» (ОСП), затем ОСП стали образовываться на базе авиакомпаний, железнодорожных компаний, реже — автомобильных перевозчиков. Сейчас операторской деятельностью занимаются в основном транспортно-экспедиторские компании, диверсифицируя спектр своих транспортных услуг.

Основным принципом интермодальных перевозок является доставка груза «door to door», то есть «от двери отправителя до двери получателя». Другим основополагающим принципом такого рода перевозок служит принцип «just in time», точно в срок, указанный в договоре.

Существует ряд особенностей, которые позволяют классифицировать перевозки как прямые смешанные или интермодальные (мультимодальные).

1. Использование в перевозке более одного вида транспорта. При этом деятельность всех вовлеченных перевозчиков должна быть согласована.

2. Перевозка организуется и осуществляется одним лицом, оператором смешанной перевозки, который согласно договору смешанной перевозки, юридически является исполнителем данной услуги (принципалом). Фактически ОСП может привлекать и другие компании на договорных условиях для выполнения всего комплекса услуг, но ответственность перед заказчиком за доставку груза несет только он.

3. Договор смешанной перевозки включает весь комплекс мероприятий, необходимый для доставки груза. Это и все виды перевозок, и погрузочно-разгрузочные работы, и складское хранение, и другие. Договор вступает в силу с момента приема груза оператором и считается выполненным принципалом в момент передачи груза получателю.

4. Интермодальная перевозка имеет статус международный. Место приема груза и место сдачи его получателю должны на-

ходиться на территории разных стран. Основным перевозочным документом является сквозной транспортный документ, например, коносамент перевозки груза в смешанном сообщении, покрывающий ответственность оператора на всем маршруте следования груза.

Любое государство не может не быть заинтересовано в развитии интермодальных перевозок, но необходимо отметить, что развитие такого рода услуг происходит прежде всего в странах с динамично развивающейся экономикой, промышленностью и транспортом. Взаимосвязь здесь налицо, поскольку именно грузовладельцы (будем упрощенно считать ими и производителей товаров и продавцов) в первую очередь заинтересованы в эффективном сбыте товара, а, следовательно, в его транспортировке. Мировой опыт последнего десятилетия только подтверждает данное правило. Феноменальный рост китайской экономики, увеличение импорта энергоносителей и экспорта готовых изделий привели к неминуемому и впечатляющему росту китайского экспорта транспортных услуг. Примером этого может служить достаточно молодая судоходная компания с государственным участием и под прямым управлением правительства КНР «China shipping group», которая менее чем за полтора десятка лет довела свой парк судов до 440, суммарный дедвейт которых превышает 15 млн. т. Компания имеет представительства и агентства на всех континентах. Помимо морских перевозок активно занимается объединенной логистикой, информационным обеспечением и другими сопутствующими услугами. Естественно, что и организация смешанных перевозок не осталась вне их внимания.

Каковы же перспективы и реальные возможности для развития интермодальных перевозок в России, а также института операторов смешанных перевозок? Не секрет, что Россия существенно отстает в этом направлении от европейских стран, опыт которых в этой области превышает 30 лет, а также от бурно развивающегося Китая, который делает первые, но уже очень уверенные шаги в области транспортных услуг. В каком направлении необходимо двигаться, принимая за данность ту расстановку сил, которая сло-

жилась в настоящий момент в международной торговле?

Прежде всего, поскольку мы уже отметили, что сфера посреднических услуг в грузовом транспорте напрямую связана с развитием промышленности в стране, необходимо обратить внимание на структуру внешнего товарооборота России. Анализ статистических данных товарной структуры экспорта и импорта России с 1995 по 2010 год показывает, что характер экспортируемой и импортируемой продукции существенно изменился. Наша страна стала покупать больше машин и оборудования, продуктов химической промышленности, строительных материалов, мебели и т. д. То есть то, что можно назвать готовыми изделиями. Одновременно в области новых транспортно-технологических схем произошло воистину революционное развитие контейнерных перевозок, которые практически легли в основу интермодальных перевозок. Транспортировка вышеперечисленных грузов как раз и предполагает использование контейнеров. А теперь представим себе заключение международных договоров купли-продажи. Вполне закономерно, что сторонами выбираются такие базисные условия поставки товара, по которым грузоотправитель (продавец) играет определяющую роль в транспортировке груза. Зарубежные поставщики привлекают, как правило, отечественных операторов смешанных перевозок, а те, в свою очередь, национальные транспортные компании в качестве перевозчиков. Таким образом, Россия вынуждена покупать не только товар, но и посреднические услуги операторов смешанных перевозок, и транспортные услуги, включенные в цену товара. Конкурировать на этом рынке, насыщенном игроками, России достаточно сложно.

Но, если провести классификацию операторов смешанных перевозок, то условно всех ОСП можно разделить на две основные группы: контейнерные и конвенциональные. Первые работают не столько с грузами, сколько с контейнерами, заполненными грузами. Вторые работают с неконтейнерными грузами (навалочными, насыпными, наливными). Работа первых более организована и развита, но в силу этих же причин и более конкурен-

тная. А теперь рассмотрим товарную структуру экспорта России. За последние 15 лет вывоз минеральных продуктов в процентном отношении увеличился в 1,5 раза и составил 70% от всего экспорта, по-прежнему высок процент металлов — 12,8%, в том числе продукции трубной металлургической промышленности. Увеличился объем продаж продовольствия и сельскохозяйственного сырья, в том числе и зерна. Нетрудно заметить, что товары, составляющие экспорт российских предприятий в большей своей части не подпадают под понятие «контейнерные грузы». Тем не менее, мультимодальность перевозок этих грузов позволяет также сократить время на организационные, юридические и технические вопросы и снижает транспортные издержки. Безусловно, работа с такого рода грузами достаточно специфична. Если транспортировка контейнеров в мультимодальном сообщении при наличии соответствующей инфраструктуры, в принципе, проблемы не составляет в силу унифицированности самого контейнерного парка, то обслуживание такого груза, как продукция трубной металлургической промышленности, которую сложно подогнать под единый стандарт, не каждому поставщику операторских услуг в смешанном сообщении под силу. Тем не менее, спрос на такие услуги существует, и можно прогнозировать, в условиях модернизации российской экономики будет только возрастать. Следовательно, выступая конвенциональными операторами смешанных перевозок для предприятий нашей страны, отечественные операторы имеют хорошие шансы занять эту еще не слишком разработанную, но востребованную экономическую нишу, тем самым занять достойное место среди мировых операторов смешанных перевозок. Постепенно российские операторы должны создать себе положительный имидж на организации перевозок навалочных, наливных, насыпных, негабаритных грузов в мультимодальном сообщении. В этом процессе имеет смысл рассчитывать на поддержку отечественных производителей, которые несут финансовые потери при экспорте своих товаров, когда организацией доставки их продукции зарубежным потребителям занимаются иностранные компании, нанятые покупателем. После этого нашим операторам уже не так

сложно будет конкурировать с многочисленными коллегами из-за рубежа на рынке контейнерных перевозок, особенно если удастся воспользоваться конкурентным преимуществом географического расположения России.

Еще одним из условий перспективного развития интермодальных перевозок в России и связанного с ним расширения спектра транспортных услуг отечественных транспортно-экспедиторских компаний, является внедрение терминальных систем.

Универсальный терминал представляет собой группу складов с центром распределения. Основными видами деятельности для таких терминалов являются сбор, завоз, развоз, переработка мелких партий грузов, их хранение, предпродажная подготовка и другие работы, связанные с доставкой и реализацией продукции. Наряду со складскими помещениями для сортировки и подгруппировки мелких отправок терминалы также имеют специализированные склады или площадки с необходимым оборудованием для переработки скоропортящихся, тяжеловесных и длинномерных грузов, а также контейнеров. Универсальные терминалы выполняют как внутренние, так и международные перевозки грузов. Перевозки грузов в интермодальном (мультимодальном) сообщении невозможны без широкой терминальной сети.

Развитие терминальной системы международных перевозок грузов в России должно проводиться с учетом внедрения принятой Государственной инновационной программы «Терминал». Эта программа направлена на создание национальной системы транспортно-экспедиторского обслуживания, обеспечивающей на ее территории быстрое продвижение грузов от отправителей получателям грузов, включая экспортно-импортные грузы. В рамках программы «Терминал» должна быть создана сеть терминалов непосредственно самими транспортно-экспедиторскими предприятиями бывшего транспорта общего пользования, а также различными ведомствами.

Транспортные терминалы, и в первую очередь наиболее крупные из них, предназначенные для использования в интермодальных транспортных системах, относятся к числу таких объектов экономической инфраструктуры, которые по ряду причин должны созда-

ваться при участии и под контролем государства. Такими причинами следует считать:

— очевидное влияние сооружения транспортного терминала на общую экономическую, а в ряде случаев и социальную и экологическую ситуацию на данной территории;

— неизбежное изменение транспортных потоков, перераспределение грузов и видов деятельности между видами транспорта и транспортными предприятиями в зоне тяготения терминала;

— необходимость решения вопросов землеотвода, что, как правило, невозможно без участия органов власти.

Развитие интермодальных перевозок в России дает нашему государству неоспоримые преимущества. Национальные операторы смешанных перевозок способствуют развитию экспорта транспортных услуг, увеличивая доходную часть бюджета страны, защищают интересы российских перевозчиков и национальные транспортные рынки от проникновения иностранных транспортных компаний. Кроме того, развитие смешанных перевозок грузов по проходящим через территорию нашей страны трансъевропейским и транснациональным транспортным коридорам позволяет повысить конкурентоспособность региональных и федеральных транспортных систем и способствует вхождению

транспортного комплекса России в мировую транспортную систему в качестве равноправного партнера. Решение задачи развития интермодальных перевозок в нашей стране абсолютно созвучно задачам, предусмотренным транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, принятой 22 ноября 2008 года Правительством РФ. Впервые в истории развития отечественного транспорта государственная транспортная политика ориентирована на создание единой сбалансированной системы, которая призвана объединить не только сами транспортные коммуникации, но и интегрированную систему технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев.

Литература

1. China Shipping (Group) Company [Электронный ресурс] / Official Webpage. — Режим доступа: <http://www.cnshipping.com>, свободный. — Загл. с экрана.

2. China Shipping Container Lines Co., Ltd [Электронный ресурс] / Official Webpage. — Режим доступа: <http://www.csccl.com.cn>, свободный. — Загл. с экрана.

3. Россия в цифрах — 2011. Краткий статистический сборник. — М.: Федеральная служба государственной статистики, 2011.

Поступила в редакцию

5 октября 2011 г.



Марина Викторовна Передерий — кандидат технических наук, профессор кафедры «Автомобильный транспорт и организация дорожного движения» ЮРГТУ (НПИ). Автор исследований по проблемам механики машин, экономики автотранспорта и организации перевозок, создания инновационной инфраструктуры.

Marina Viktorovna Perederiy — Ph.D., Candidate of Technics, professor at SRSTU (NPI) «Motor Transportation and Road Traffic Organization» department. Author of numerous researches, devoted to machinery mechanics, economy of motor transportation and transportations' organizing, creating the innovative infrastructure.

346428, г. Новочеркасск, ул. Просвещения, 132
132 Prosveshcheniya st., 346428, Novocherkassk, Rostov reg., Russia
Тел.: +7 (8635) 25-56-72; e-mail: pmv__62@mail.ru



Лариса Владимировна Боровая — преподаватель кафедры «Технология внешнеторговых сделок» Всероссийской академии внешней торговли. Автор исследований в области транспортного обеспечения российских промышленных предприятий.

Larisa Vladimirovna Borovaya — lecturer at All-Russian Academy of Foreign Commerce «Business Technologies in Foreign Commerce» department. Author's researches are devoted to industrial enterprises' providing with transport in Russia.

119285, г. Москва, ул. Пудовкина, 4а
4a Pudovkina st., 119285, Moscow, Russia
Тел.: +7 (499) 143-12-35; e-mail: info@vavt.ru

**ФГБОУ ВПО «Кубанский государственный университет»
Экономический факультет
Международная ассоциация институциональных исследований
Издательский дом «Финансы и кредит»
Южная секция содействия развитию экономической науки
Отделения общественных наук РАН
Краснодарское представительство Центра общественных наук МГУ имени М. В. Ломоносова**

Уважаемые коллеги!
Приглашаем Вас принять участие в работе
международной научно-практической конференции

**«НОВАЯ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ И ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ РОССИИ»
(26–28 января 2012 г.)**

На конференции предполагается обсудить следующие вопросы:

Индустриализация: мировой опыт и российская практика.
Роль государства в возрождении и развитии созидательного потенциала России.
Ресурсная база новой индустриализации.
Институциональная среда новой индустриализации.
Перспективные модели инновационного и технологического развития высшего образования.
Южнороссийская экономика в координатах форсированного индустриально-инновационного развития.

Место проведения: г. Сочи, санаторий «Беларусь»
Адрес оргкомитета: 350040 г. Краснодар, ул. Ставропольская 149, каб. 236
Электронная почта: lukasheva@econ.kubsu.ru