



Мультимодальные логистические центры: ожидаемые эффекты



Геннадий ПЕТРАКОВ

Gennady P. PETRAKOV

Петраков Геннадий Петрович — заместитель начальника инспекции при президенте ОАО «РЖД», Москва, Россия.

В статье оцениваются возможные, прогнозируемые специалистами социально-экономические эффекты от создания и развития системы мультимодальных логистических центров (МЛЦ) в России. Показаны преимущества международных смешанных перевозок как для операторов, так и грузоотправителей.

Автор проиллюстрировал эффективность мультимодального сообщения с использованием МЛЦ на примере доставки сорокафутового контейнера из Санкт-Петербурга в Берлин. Сделанные расчеты, наблюдения и выводы позволяют считать экономические затраты и выгоды при формировании центров вполне приемлемыми для участников процесса.

Ключевые слова: мультимодальный логистический центр, автотранспорт, морской порт, железная дорога, экономический эффект, международные перевозки, контейнеры.

Роль мультимодальных логистических центров (МЛЦ) в организации товародвижения определяется их влиянием на эффективность транспортного процесса, причем анализ показывает, что польза от создания МЛЦ обнаруживается у самых разных субъектов экономических отношений.

Эффективность осуществления мультимодальной перевозки для оператора и грузовладельца складывается из множества факторов, важнейшим из которых становится уровень развития и результат использования логистики товародвижения.

Одна из причин широкого присутствия интер/мультимодальных перевозок в логистике — существенное снижение себестоимости транспортировки при комбинировании нескольких видов транспорта.

Вместе с тем развитию мультимодальных перевозок, прежде всего в международном сообщении через территорию России, препятствуют недостаточный уровень взаимодействия смежников в транспортных узлах и отсутствие системы логистических центров, обеспечивающих должный эффект такому взаимодействию.

Большое значение для контейнерных интер/мультимодальных операций имеет таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (международные дорожные перевозки — TIR). Последняя редакция этой конвенции была принята Европейской экономической комиссией ООН в 1975 году и вступила в силу 20 марта 1978 года. Документ касается не только автомобильного, но и морского, речного или железнодорожного транспорта при условии, что хотя бы один из участков доставки груза выполняется автотранспортом. Сейчас к конвенции присоединилось почти 50 государств, в том числе все страны Европы и Россия, часть стран Северной Африки, Ближнего и Среднего Востока, а также США, Канада, Чили и Уругвай.

Среди факторов, препятствующих развитию интер/мультимодальных перевозок, одним из наиболее значительных стало время прохождения формальных таможенных процедур, что приводит в ряде случаев к незапланированным простоям, задержкам, дополнительным расходам.

Решению такого рода проблем будет способствовать создание сети МЛЦ на территории России.

Ожидание снижения логистических издержек при внедрении интер/мультимодальных перевозок с использованием логистических центров морских портов обусловлено следующими факторами:

- более тесным взаимодействием МЛЦ с таможенной, что приведет к сокращению непроизводительных простоев флота в российских портах, прежде всего за счет предварительного декларирования импортных грузов;
- согласованием времени работы порта, таможни и организаций других видов транспорта;
- исключением повторных таможенных досмотров судов при заходе во второй российский морской порт;
- ускорением прохождения экспортно-импортных и транзитных грузов через морские порты, сокращением объемов залежавших грузов, что снизит потребности в складских площадях и увеличит пропускную способность перегрузочных комплексов.

Такое ускорение достигается по экспортным грузам за счет:

— изменения условий продажи груза с переходом прав собственности в морском порту (СИФ, ФОБ и т. д.) на другие условия продажи или же перепродажу груза в пути, при этом экспортные грузы не будут задерживаться в портах по причине ожидания подтверждения банком оплаты товара покупателем;

— сопровождения российских экспортных грузов «сквозными» коносаментами, когда основной объем операций таможенного оформления осуществляется на внутренней таможне, а через припортовую таможню грузы следуют по упрощенной процедуре контроля, в первую очередь с таможенной пломбой в укрупненных грузовых местах — пакетах, блок-пакетах, контейнерах, трейлерах или крытых вагонах (в паромном сообщении);

По импортным грузам ускорение идет за счет:

— сопровождения импортных грузов сквозными коносаментами до удобной получателю внутренней таможни, когда в морском порту выполняется лишь первичное декларирование груза и его пропуск по упрощенной процедуре, а уплата ввозной пошлины и полное растаможивание груза переносится на выбранную получателем внутреннюю таможню;

— транспортировки импортных грузов в прямом смешанном сообщении, получателя которых в России не отыскивают порт и таможня (к моменту начала выгрузки судна), а уплата сбора за декларирование такого груза автоматически переходит к оператору мультимодальной перевозки (ОИМП);

— упрощения оформления процедур внутреннего таможенного транзита импортных грузов не в прямом сообщении до удобной получателю таможни и передачи их на смежный вид транспорта под режим таможенного перевозчика.

Использование смешанных (комбинированных, интер/мультимодальных) способов транспортировки часто обусловлено структурой логистических каналов, когда, например, отправка крупных партий продукции производится с завода-изготовителя на оптовую базу железнодорожным транспортом (с целью максимального снижения затрат), а развозка с оптовой базы в пункты розничной тор-



Расчет затрат на варианты перевозок
Traffic cost calculation variants

№ п/п	Затраты/Costs	Униmodalный вариант, долл. Single mode variant, USD	Мультиmodalный вариант, долл. Multimode variant, USD
1.	Топливо и смазочные материалы / fuel and oil	1279,18	146,75
2.	Техническое обслуживание и ремонт автомобиля / maintenance	155,53	19,53
3.	Восстановление износа и ремонт шин / tyres maintenance	259,95	32,64
4.	Накладные расходы / overheads	445,79	55,98
5.	Зарплата водителя автомобиля / driver's salary	470,71	24,56
6.	Лизинг / leasing	974,59	213,51
7.	Организационные расходы / organization	602,45	237,09
8.	Совокупные затраты на автоперевозку по территории Германии / total expenditures in Germany		207,96
9.	Затраты на паромную переправу / ferry-boat expenditures		1378,48
	Итого:	3418,2	2567,1

говли осуществляется автомобильным транспортом.

Эффективность интер- и мультиmodalных перевозок для оператора складывается из экспедиторской комиссии, включенной в тариф, и контрактной скидки, которую он получает с базисных ставок от фактических перевозчиков, терминальных компаний и других логистических посредников как крупный клиент — отправитель грузов.

Интер/мультиmodalная перевозка имеет ряд преимуществ не только для операторов, но и грузоотправителей:

- Оператор интер/мультиmodalной перевозки (ОИМП), как правило, оставляет себе лишь часть разницы между базовой ставкой тарифа и той ставкой, которую он получает от других логистических посредников как крупный клиент. Разделение экономии транспортных издержек между ОИМП и отправителем выгодно обеим сторонам. Кроме того, клиент освобождается от необходимости вести финансовые расчеты с кем-либо, кроме оператора.

- Поскольку договоры со всеми логистическими посредниками ОИМП подписывает только от своего имени, то клиенту уже не нужно вступать в юридические отношения с большим числом участников перевозки. В случае утраты или ущерба

грузу его хозяин адресует свой иск одному оператору.

- Большинство банков мира принимают интер/мультиmodalный коносамент в качестве товарно-распорядительного документа. Продавец, погрузив товар со склада на автотранспорт, железнодорожные вагоны или судно, предоставленные ОИМП, либо сдав товар на терминал оператора, получает от него интер/мультиmodalный коносамент и может, предъявив документ банку, открыть аккредитив, т. е. получить причитающуюся ему по торговому контракту цену товара. Таким способом, экспортеру обеспечивается ускоренное получение дохода от продажи товара. Покупатель, имея интер/мультиmodalный коносамент, может распоряжаться товаром задолго до его погрузки на морское судно.

- ОИМП обеспечивает грузовладельца регулярной информацией о движении груза.

- ОИМП сокращает простои грузов в пунктах перевалки и организует доставку строго по графику (технология «точно в срок»), что ускоряет оборот основных фондов и сокращает расходы на хранение товаров.

Интер/мультиmodalные перевозки позволяют доставлять в контейнерах мелкие партии груза (благодаря условиям LCL/

FCL и LCL/LCL (LCL — less container load). Соответственно сокращается стоимость перевозки и перевалки груза (по сравнению с доставкой отдельными местами) и повышается его сохранность.

Эффективность мультимодального сообщения с использованием МЛЦ можно проиллюстрировать на примере доставки сорокафутового контейнера из Санкт-Петербурга в Берлин. Логистический менеджер вправе выбрать два варианта транспортировки:

а) унимодальный — автотранспортом до Берлина;

б) мультимодальный — паромом до порта Киль (Германия) и затем автотранспортом до Берлина.

Результаты расчета затрат по вариантам показаны в таблице 1.

Согласно таблице, затраты на унимодальную перевозку (только автомобильным транспортом) составляют 3418,2, а на мультимодальную (с использованием автотранспорта и морского парома) — 2567,1 долл. Экономия при втором варианте составит около 30%.

Оценивая эффекты от создания сети МЛЦ в России, нужно иметь в виду, что транспорт играет значительную роль как в экономической, так и социальной, политической и оборонной сферах.

Рассмотрим подробнее социально-экономические и геополитические эффекты от МЛЦ.

1. Укрепление экономических связей между регионами России.

МЛЦ станут одним из значимых элементов модернизированной транспортной инфраструктуры страны и в этом качестве будут содействовать развитию межрегиональных транспортных связей на территории Российской Федерации. Их зоны влияния охватывают Дальний Восток (Владивосток), Сибирь (Новосибирск), Урал (Екатеринбург), Поволжье (Нижний Новгород), юг (Ростов-на-Дону), центр (Москва), северо-запад (Санкт-Петербург), запад (Калининград). В этих зонах влияния будут создаваться мультимодальные транспортные узлы регионального значения, которые станут взаимодействовать с МЛЦ. Произойдет укрепление отношений регионов друг с другом, крупных экономических районов, федеральных округов.

Следует понимать, что укрепляющиеся связи будут носить не только узкотранспортный характер. Начнет интенсивнее развиваться экономическая кооперация регионов. Наличие стабильных, отлаженных транспортных контактов означает возможность для рационального распределения производства тех или иных товаров, оборудования, комплектующих и материалов, а затем их оперативную доставку в требуемом направлении.

2. Сохранение политической целостности нашей страны.

МЛЦ федерального значения будет играть стимулирующую роль для своего экономического района, федерального округа, региона, в то же время наибольшего эффекта он может достичь только во взаимодействии с другими аналоговыми центрами. Отсутствие координации МЛЦ друг с другом, разобщенность или, более того, создание каких-либо барьеров между ними существенно снижают их эффективность и привлекательность для иностранных перевозчиков, притока международных грузов, в том числе и транзитных. В то же время системно управляемое взаимодействие МЛЦ вправе стать одним из факторов, противостоящих региональному сепаратизму и обеспечивающих устойчивое развитие Российской Федерации как единого целостного государства.

3. Развитие промышленности районов присутствия МЛЦ.

Территории пребывания МЛЦ будут являться точками экономического роста. Как показывает опыт преодоления кризисов за рубежом, выход из критической ситуации, интенсификация экономики чаще всего начинаются с подъема транспорта. Транспортный комплекс, в том числе строительство автомобильных и железных дорог, с полным правом можно назвать локомотивом, выводящим страну из экономического спада. К примеру, именно строительство дорог, развитие автомобильной промышленности стали одним из решающих факторов по выводу США из полосы экономического кризиса 30-х годов прошлого века. Кроме того, присутствие МЛЦ не может не способствовать развитию в их зоне местных сервисных информационных и телекоммуникационных узлов.



4. Повышение политической роли России в мире.

Грузооборот с участием МЛЦ складывается из трех составляющих: 1) внутрироссийские грузы, 2) экспортные и импортные грузы, 3) международные транзитные грузы. При этом последние играют особую роль не только для экономики Российской Федерации. Растущие возможности международного транзита демонстрируют миру конкурентную силу транспортной системы страны, ее эффективность, соответствие международным потребностям и стандартам, привлекательности для грузоотправителей и грузополучателей. И это в конечном счете помогает стране укреплять свои позиции на политической арене. Россия способна в достаточно короткие сроки создать систему МЛЦ от Балтики и Черного моря до Дальнего Востока, которая существенно повысит на рынке евроазиатских грузов шансы российских маршрутов. Потенциальные партнеры понимают преимущества МЛЦ, находящихся в рамках одного государства. Здесь возможны высокая степень унификации информационного и телекоммуникационного сопровождения и слежения за грузами, отсутствие таможенных и пограничных барьеров.

5. Стимулирование внешнеэкономических связей.

Экспортерам и импортерам важно, чтобы их груз был доставлен качественно и в срок, а транспортные расходы оказались бы при этом минимальными. Как раз такую задачу и позволяют решить МЛЦ. Они же станут вовлекать в зону своего влияния и территории других государств, поскольку сам перевозочный процесс предполагает широкое партнерство. По-

добная тактика приведет к росту не только транспортных связей, но и созданию устойчивых экономических отношений между российскими МЛЦ и транспортными, промышленными, торговыми центрами многих стран. При такой постановке дела логистические центры в определенной мере будут своей активностью стимулировать внешнюю торговлю России, ее присутствие на мировом рынке и в процессах экономической интеграции.

Подводя итог, надо отметить, что участие МЛЦ а организации экспортно-импортных и международных транзитных перевозок означает для них возможность превратиться в транспортные центры международного значения.

Можно смело сказать, что создание российской системы МЛЦ принесет существенные выгоды как транспортным и логистическим компаниям, так и грузоотправителям и грузополучателям, а в конечном счете будет способствовать экономическому развитию России, возрастанию ее роли и авторитета в мире.

ЛИТЕРАТУРА

1. Резер С. М., Прокофьева Т. А., Гончаренко С. С. Международные коридоры: проблемы формирования и развития. — М.: ВИНТИ РАН, 2010. — 312 с.
2. Максимов С. А. Геополитический эффект от развития мультимодальных транспортных узлов и транспортных коридоров в России // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. — 2005. — № 9. — С. 11–17.
3. Резер С. М. Логистика экспедирования грузовых перевозок — М.: ВИНТИ РАН, 2002. — 472 с.
4. Ионов В. И., Макаренко С. А. Транспортные центры в структуре логистических систем // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. — 2012. — № 2. — С. 80–84.
5. Захидов А. А. Современные логистические центры: сущность, особенности и тенденции развития // Экономическое возрождение России. — 2012. — Т. 31. — С. 214–220. ●

MULTIMODE LOGISTICS CENTERS: EXPECTED EFFECTS

Petrakov, Gennady P. – deputy head of the inspection attached to the president of JSC «Russian Railways», Moscow, Russia.

ABSTRACT

The article assesses possible outlook on socio-economic effects of development of multimode logistics centers (MLC) in Russia. The author comments on the advantages of international multimode carriage for operating companies and cargo owners. The efficiency of multimode traffic is illustrated at the example of delivery of 40 foot container from Saint Petersburg to Berlin. Computations, observations and conclusions

prove organization of MLC to be quite reasonable and efficient for all the participants in the carriage process.

SUMMARY

Background. The role of multimode logistics centers in freightage is defined through their positive impact on transportation process from the point of view of its different actors. The efficiency of multimode transportation for operating company and cargo