

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

owners consists of many factors, whilst the most important factor is well developed and efficient logistics level. Considerable reduction of cost value of transportation by different modes of transport is one of the reasons of wide presence of inter- and multimode transportation in logistics processes. Container inter- and multimode transportation (if a transportation is even partially executed by road transport) is regulated by custom convention on international transport of goods under cover of TIR carnets.

Nevertheless development of multimode carriage through Russian national territory is impeded by insufficient level of interaction of operating companies of different modes of transport within transport hubs, and by the absence of logistics centers which make such interaction more efficient, by lengthy custom proceedings.

Those problems can be solved through development of a network of MLC in Russia.

Objective. The research is intended to show real advantages of multimode transportation for all the participants, to analyze efficiency factors, and to give analysis of possible organization of delivery.

Methods. The author uses factual and comparative analysis.

Results. The expectance of cost reduction after implementation of multimode transportation using multimode logistics centers of sea ports is explained by set of arguments:

- close interaction of MLC with customs via preliminary declaration of imported goods;
- synchronization of working hours of port, customs and transports;
- exclusion of repeatable custom controls of the vessels when they visit second Russian port;
- acceleration of delivery will reduce demand for stock facilities and will increase handling capacity. Such acceleration could be achieved by:
 - changing of terms of sale allowing for sale of goods in route (export goods will not be delayed in the ports attending for confirmation of payment by buyer);
 - Russian exported goods will be followed by «through» bill of lading.

The author exposes as well the arguments in favor of acceleration of delivery of imported goods by MLC.

Profitability of inter- and multimode carriage for operating company is presented by forwarding commission included in the tariff, and by gross client's contract discount off basic rates received from the part of transporting companies, terminal owners, and other logistics middlemen.

The advantages for forwarding companies are:

- an operating company concedes part of contract discount to forwarding company and executes financial operations;
- all contracts are signed with one agent and this agent could be the single party to be sued in case of a conflict;
- multimode bill of lading is unique document and facilitates goods and bank operations once it is issued;
- the forwarding agent is constantly informed on goods positioning;
- the operating company reduces time losses at transshipment and organizes delivery «strictly in time».

Thanks to terms LCL/FCL и LCL/LCL multimode carriage could handle small-scale deliveries (LCL – less container load), reducing thus costs of delivery and increasing safety of goods.

The efficiency of multimode delivery is illustrated at the example of comparison of single mode delivery of 40 foot container from St. Petersburg to Berlin by road and by ferry-boat to Hamburg and then by road to Berlin (table 1).

The multimode delivery is 30% less expensive.

Conclusions. The wide implementation of MLC will have important socio-economic effects in Russia:

1. Consolidation of economic links between Russian regions.
 2. Political integrity.
 3. Industrial development of the regions with MLC.
 4. Increased role of Russia in the world by developing of MLC for international transit.
 5. Stimulation of external trade relations.
- MLC will contribute to development of relations between Russian logistics centers, as well as with transport, industrial and trade centers of many countries. The MLC can become transport centers of international importance. Russian system of MLC will be profitable for transport, logistics, forwarding companies and cargo owners.

Key words: multimode logistics center, road transport, sea port, railway, economic effect, international carriage, containers.

REFERENCES

1. Rezer S. M., Prokof'eva T. A., Goncharenko S. S. International corridors: problems of creation and development [Mezhdunarodnye koridory: problemy formirovaniya i razvitiya]. Moscow, VINITI RAN, 2010, 312 p.
2. Maksimov S. A. Geopolitical effect of multimode transport hubs and transport corridors in Russia [Geopoliticheskiy effekt ot razvitiya mul'timodal'nykh transportnykh uzlov i transportnykh koridorov v Rossii]. Vestnik Sibirskogo gosudarstvennogo universiteta putey soobscheniya, 2005, № 9, pp. 11–17.
3. Rezer S. M. Logistics of freight forwarding operations [Logistika ekspedirovaniya gruzovykh perevozok]. Moscow, VINITI RAN, 2002, 472 p.
4. Ionov V. I., Makarenko S. A. Transport centers within the structure of logistics systems [Transportnye tsentry v strukture logisticheskikh sistem]. Aktual'nye problemy gumanitarnykh i estestvennykh nauk, 2012, № 2, pp. 80–84.
5. Zahidov A. A. Modern logistics centers: sense, features, and development trends [Sovremennyye logisticheskie tsentry: suschnost', osobennosti i tendentsii razvitiya]. Ekonomicheskoe vozrozhdenie Rossii, 2012, vol. 31, pp. 214–220.

Координаты автора (contact information): Петраков Г. П. (Petrakov G. P.) – +7 (499) 2621810.

Статья поступила в редакцию / article received 02.09.2013

Статья принята / article accepted 25.10.2013

