

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Ловчая В. И.

Республика Беларусь, г. Минск

Международный университет «МИТСО»,

преподаватель кафедры экономики и менеджмента,

магистр логистики

В современном мире логистика рассматривается как одна из составляющих движущих сил на международном рынке.

Термин «логистика» означает управление товарно-материальными и информационными потоками в процессе любого движения товаров [1].

В настоящее время большое распространение получила транспортная логистика – это сфера организации доставки заранее заказанной продукции в определенное место, за короткое время по оптимальному маршруту и с минимальными затратами [2].

Сегодня как никогда актуальны задачи увеличения объемов перевозок, повышения экономической эффективности деятельности многочисленных отечественных грузовых и пассажирских перевозчиков и экспедиторов. И не только на внутренних линиях.

В процессах осуществления закупок и доставки материальных ресурсов фирма–производитель может использовать различные варианты транспортировки, виды транспорта, а также различных логистических партнеров (посредников) в организации доставки продукции к конкретным пунктам логистической цепи.

В случае невозможности прямой доставки груза, отсутствия прямого маршрута грузоперевозки от отправителя к получателю прибегают к мультимодальным или интермодальным перевозкам.

В чем же разница между интермодальной и мультимодальной перевозкой?

Оба вида подразумевают смену нескольких видов транспорта в процессе перевозки груза. Но интермодальные перевозки осуществляют отдельные транспортные компании, и, соответственно, ответственность за сохранность груза распределяется между разными сопровождающими его экспедиторами. Процесс осложняется необходимостью оформления нескольких пакетов документов. Для владельца груза более удобны мультимодальные перевозки, выполняемые одной компанией. Такая услуга обходится дешевле, сроки доставки сокращаются, а ответственность сосредоточена в одних руках.

По сравнению с мультимодальной, интермодальная имеет ряд недостатков: увеличивается количество организационной и бумажной работы; очень трудно найти виновную сторону в случае, если груз получен не в срок, или в неидеальном состоянии; если перевозчики используют не свой собственный транспорт, то цена получается выше, так как увеличивается количество агентов и их агентских вознаграждений [3].

В Республике Беларусь широкое применение получили именно мультимодальные перевозки, поэтому подробнее остановимся на них.

Мультимодальные перевозки позволяют доставлять груз «до двери» получателя в любую точку мира и вне зависимости от сложности и продолжительности маршрута.

У любой мультимодальной перевозки есть лишь один недостаток – большое количество стыковок и перегрузов товара. Поэтому при принятии решения в пользу мультимодальной перевозки важную роль играет надежность транспортной компании.

В зависимости от типа транспорта, используемого на основном участке пути, выделяют: железнодорожные, водные (морские, речные), авиа- и автоперевозки.

Автоперевозки попадают в категорию мультимодальных, когда используется сложная схема с забором груза у нескольких поставщиков мелким автотранспортом с последующей его консолидацией и дальнейшей доставкой более грузоподъемным транспортом. Или наоборот, когда основной путь товар проделывает в крупногабаритном транспорте, а на местах осуществляется адресная доставка разным получателям, заказчик при этом один. Такая схема считается одной из самых сложных.

Мультимодальные железнодорожные перевозки подразумевают долгий путь товара по железной дороге после перевалки его в порту, доставку груза автотранспортом от склада до вагона или наоборот. Самолет с железнодорожным транспортом комбинируется в очень редких случаях. К мультимодальной железнодорожной перевозке прибегают для транспортировки отдельных групп товаров (зерновых, насыпных, тарных и пр.) в больших промышленных количествах с целью удешевления его конечной стоимости за счет более низкой цены ж. д. транспорта.

Для перевалки морских грузов на внутренних направлениях необходим центр. Для этого создают «сухой» порт.

Сухой порт – внутренний терминал, непосредственно связанный автомобильным или железнодорожным сообщением с морским

портом. В дополнение к роли в перевалке грузов, сухие порты могут также принимать грузы на хранение и оказывать услуги по таможенному оформлению товаров [4].

«Сухой» порт в Республике Беларусь, современная товарная станция Белорусской железной дороги, стал частью крупного транспортно-логистического центра, а в перспективе должен стать одним из ключевых объектов Шелкового пути 21 века. На старой станции полностью обновили оборудование и увеличили площадки для хранения контейнеров. Модернизация станции позволила Белорусской железной дороге предложить грузовладельцам качественно новый сервис, создавая тем самым предпосылки для увеличения объемов перевозок и привлечения дополнительных грузопотоков в нашу страну.

Терминал в Колядичах недалеко от Минска сотрудничает с крупнейшими морскими портами мира. И поэтому специалисты уже называют его одним из лучших «сухих» портов нашей страны.

Городская товарная станция Колядичи (Минский район) расположена в 9 км от МКАД. Выгодное расположение делает удобным ее участие в крупном организованном грузопотоке на стыке маршрутов между Китаем и Европой, Литвой и Турцией, Монголией и Республикой Беларусь, включающем перегрузку контейнеров, формирование и отправку контейнерных поездов, перевалку грузов, выгрузку (погрузку) груза из железнодорожных вагонов, автомобильную доставку.

Водные, они же контейнерные мультимодальные перевозки, в чистом виде встречаются очень редко, т.к. отправитель и получатель редко бывают связаны единой водной артерией [5].

На территории Республики Беларусь дан толчок в развитии речного судоходства, прежде всего, грузового. В апреле 2018 г. Гомельский облисполком зарегистрировал ОАО «Белпорт Нижние Жары» с юридическим адресом в самой деревне. Между Министерством транспорта и компанией «Белпорт Нижние Жары» подписан инвестиционный договор на сумму в 64 миллиона долларов.

По планам это будет современный логистический центр, под него выделена площадь в 280 гектаров. Завершение работ намечено на 2025 год.

Предполагается, что грузовые суда класса река-море будут ходить не только в Украину и обратно, но и в Грузию, Россию, Турцию и другие страны черноморского и средиземного бассейнов.

Если будет реализовано анонсированное строительство белорусского морского порта в деревеньке Нижние Жары (Брагинский район Гомельской области) на берегу Днепра в пяти километрах от границы с Украиной, а мы знаем, что в Днепр на территории Республики Беларусь впадают четыре крупные реки – Сож, Друть, Березина и Припять, то доставлять грузы по воде в новый порт можно будет со всех концов страны.

Таким образом, в рамках совершенствования транспортно-логистической деятельности в Республике Беларусь важно обратить внимание на активы стратегических отраслей, которые включают в первую очередь объемы транспортных операций, развитие технической и коммуникационной инфраструктуры, системы управления информацией, терминальные объекты на железнодорожном транспорте.

Для обеспечения конкурентоспособности транспортного комплекса Беларуси целесообразно обширное введение в перевозочные процессы, особенно при транзитных перевозках грузов в направлении Запад – Восток – Запад, мультимодальных технологий, включая формирование опорной сети транспортно-логистических центров в железнодорожных узлах, на водном транспорте и в аэропортах, которые будут выступать в роли интегрированного логистического оператора различных видов транспорта, что позволит более рационально организовать перевозочный процесс в интересах клиентов и перевозчиков.

Список цитированных источников

1. Скоробогатова, Т. Н. Логистика : учеб. пособие. – 2-е изд. – Симферополь : ООО «ДиАйПи», 2017. – 116 с.
2. Логистика [Электронный ресурс] // Транспортировка в цепях поставок. – Режим доступа: https://studme.org/286402/logistika/transportirovka_tsepyah_postavok. – Дата доступа: 04.02.2020.
3. Интермодальная и мультимодальная перевозка [Электронный ресурс] // Cargotime. – Режим доступа: <https://cargotime.ru/nachinayushhij-logist/intermodalnaya-i-multimodalnaya-perevozka/>. – Дата доступа: 05.02.2020.
4. Никифоров В. С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика : учеб. пособие / В. С. Никифоров. – Новосибирск, 2017. – 103 с.
5. Логистика [Электронный ресурс] // Tks – все о таможене. – Режим доступа: <https://www.tks.ru/logistics/2012/09/21/0002>. – Дата доступа: 07.02.2020.