



УДК 656.62

А.П. Матвеев, аспирант ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
603951, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

КОНЦЕПЦИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК С УЧАСТИЕМ РЕЧНЫХ ПОРТОВ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Ключевые слова: речные порты, комбинированные перевозки, международные транспортные коридоры.

Сделаны предложения и рекомендации по основным организационно-технологическим мероприятиям, необходимым для обеспечения качества и эффективности комбинированных перевозок с участием речных портов в системе международных транспортных коридоров.

Для повышения качества транспортно-логистического обслуживания грузовладельцев необходимо внедрение и развитие терминальных систем доставки грузов на основе комплекса организационных, технологических, технических и экономических мероприятий. По нашему мнению, повышению конкурентоспособности и эффективности транзита и экспортно-импортных перевозок по международным транспортным коридорам (МТК), в том числе по коридору «Север-Юг», должно способствовать построение транспортно-логистических систем, действующих в рамках МТК и выполняющих функции транспортировки, хранения, распределения товаров (грузов), а также информационного (документарного), тарифного (экономического) и нормативно-правового (коммерческого) сопровождения товарных потоков [1]. Внедрение данного подхода должно обеспечить: предоставление клиентам комплекса транспортно-экспедиционных услуг; соблюдение (сокращение) сроков доставки; снижение (устранение) потерь грузов; повышение эффективности работы подвижного состава и терминального оборудования; сокращение продолжительности хранения грузов на терминале; обеспечение оптимального уровня механизации погрузочно-разгрузочных работ, оформления документации и информирования о грузодвижении; снижение стоимости транспортных и погрузочно-разгрузочных работ.

При этом более активное участие в комбинированных перевозках должен принимать внутренний водный транспорт, имеющий ряд конкурентных преимуществ по сравнению с другими видами транспорта (малые издержки при перевозке, низкие расходы на содержание инфраструктуры, экологичность и безопасность) [2]. Это позволит освоить прогнозируемые к увеличению грузопотоки МТК «Север-Юг», а также обеспечить перераспределение грузопотоков с наземных видов транспорта, что соответствует ключевым установкам «Транспортной стратегии России на период до 2030 года» [3].

По мнению автора, необходимо осуществление ряда организационно-технологических мероприятий для обеспечения качества и эффективности комбинированных перевозок с участием речных портов в системе МТК:

– формирование технических и технологических требований к терминалам, соблюдение которых необходимо для обеспечения эффективной обработки грузопотоков и обеспечения сквозного грузодвижения по МТК. В качестве основы для формирования таких требований рекомендуется принять действующее «Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах» [4];

– анализ и проверка соответствия действующих на маршрутах МТК терминалов, подъездных путей и других объектов инфраструктуры минимальным требованиям, формирование по результатам анализа перечня опорных пунктов (терминалов, имеющих важное значение для международных комбинированных перевозок), а также выработка рекомендаций и мероприятий по модернизации и приведению в соответствие перспективных терминальных комплексов, предполагаемых к включению в транспортно-логистическую систему, обслуживающую грузопотоки, перемещаемые по МТК.

Следует отметить, что в настоящее время потенциал морских и речных портов по участию в обслуживании грузопотоков, следующих через МТК, реализуется не в полной мере, что связано с нехваткой специализированного оборудования по обработке грузов (прежде всего, контейнерных и накатных), а также неразвитостью взаимосвязей грузовых терминалов [5]. Как следствие, продолжительность грузопереработки на терминалах, степень консолидации грузопотоков и возможности работы с мелкими отправлениями, в целом эффективность работы терминальных комплексов в РФ существенно ниже, чем в европейских и других развитых странах [6];

– придание портовым терминальным транспортно-логистическим комплексам, участвующим в работе МТК и имеющим в составе своей инфраструктуры зоны таможенного обслуживания, статуса особых экономических зон.

В результате такие комплексы получают возможность без импортных пошлин и НДС ввозить стройматериалы, технику, оборудование для ремонта и оснащения портового флота, выполнения перегрузочных работ, хранения грузов, что должно повлиять на снижение стоимости услуг терминалов, размера эксплуатационных затрат и капитальных вложений при дальнейшем развитии и модернизации терминальной инфраструктуры, повысить их инвестиционную привлекательность.

Также формирование портовой свободной таможенной зоны, являющееся распространенной зарубежной практикой [7], создает условия для изменения при необходимости таможенного режима товара, беспошлинного складирования товаров на период поиска покупателей, исключения нерациональных пробегов грузов, связанных с дополнительной их доставкой для переоформления на обособленные таможенные терминалы;

– в случае нехватки имеющихся территорий (и невозможности их расширения) для освоения и обслуживания грузопотоков – вывод накопительных и сортировочных складов портов, части подъездных автомобильных и железнодорожных путей и перегрузочных фронтов за пределы основной территории, формирование так называемых «сухих портов».

Важным моментом здесь является распространение льготного режима свободной таможенной зоны на данные объекты, удаленные непосредственно от портового терминала. Это также благотворно повлияет на инвестпривлекательность организуемых сухих портов, позволит снизить нагрузку и требования к пропускной способности кордонного и тылового перегрузочного фронта, подъездных путей, портовых складов и, как следствие, обеспечит техническое и технологическое соответствие инфраструктуры портов требованиям обеспечения быстрого и качественного грузодвижения в рамках МТК;

– создание на базе портов в крупных воднотранспортных узлах (являющихся базовыми пунктами в маршрутах грузодвижения по МТК) транспортно-логистических центров, обеспечивающих комплексное транспортно-логистическое обслуживание грузовладельцев с возможностью организации перевозки «от двери до двери» (в этом

случае портовый терминальный комплекс должен позиционировать себя не с традиционной точки зрения – как пункт перевалки, а с использованием логистического подхода – как оператор доставки [6, 8, 9]).

В этой связи следует обратить внимание на необходимость организации слаженной работы контрагентов, участников процесса транспортировки. В основу такой организации должны быть положены соответствующая нормативно-правовая и договорная база, а также принцип взаимной заинтересованности партнеров (грузовладельцев, перевозчиков, ж.д. станций, портов и других организаций различных видов транспорта) [6, 10, 11].

На этапе отладки схем взаимодействия участников и выработки общей системы организации и осуществления доставки грузов в рамках транспортного коридора возможно формирование общего фонда или проработка механизма компенсации выпадающих доходов для тех партнеров (перевозчиков), которые могут понести убытки в результате переключения грузопотоков с одного вида транспорта на другой (например, с автомобильного на магистральные железнодорожный и водный транспорт);

– создание условий для обеспечения смешанных перевозок грузов в таможенно-опломбированных грузовых местах (транспортных пакетах, мягких контейнерах) на основе внедрения современных информационных технологий слежения за движением и передачей таких грузовых единиц. Это позволит минимизировать сроки таможенного оформления и прохождения товаров (при наличии исправной таможенной пломбы, без нарушения которой доступ к грузу невозможен, нет необходимости в дополнительном досмотре на пункте таможенного контроля);

– внедрение системы электронного документооборота, сопровождающей груз на всем протяжении его транспортировки, перегрузки, хранения и выполнения других операций.

Для этого требуется четкое согласование между участниками доставки вопросов информационного обмена (обмен информацией в электронном виде, использование документов с электронными подписями, использование в процессе оформления грузовой документации электронных копий грузовых и товаросопроводительных документов и т.д.) [12]. Целесообразным считаем включение данных вопросов в состав узлового соглашения, которое может быть заключено между портом, железной дорогой, автотранспортными предприятиями, таможней, экспедиторами и операторами доставки.

Список литературы:

- [1] Ничипорук, А.О. Опыт и проблемы построения транспортно-логистических систем доставки грузов / А.О. Ничипорук // Вестник ВГАВТ. – 2017. – №50. – С. 212–218.
- [2] Фролова, О.Н. Макроэкономический подход к обоснованию транспортных проектов / О.Н. Фролова // Мир транспорта. – 2017. – №5 (72). – С. 118–129.
- [3] Телегин, А.И. Развитие перевозок грузов внутренним водным транспортом в свете Транспортной стратегии России на период до 2030 года и зарубежного опыта / А.И. Телегин, А.О. Ничипорук // Вестник транспорта Поволжья. – 2011. – №5. – С. 14–21.
- [4] Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах. – Женева, 1991. – 53 с.
- [5] Зеркалов, Д.В. Международные перевозки грузов : учебное пособие / Д.В. Зеркалов, Е.Н. Тимощук. – Киев: Основа, 2009. – 524 с.
- [6] Транспортное экспедирование : учебное пособие / А.И. Телегин [и др.]. – Изд. 2-е, с доп. и изм. – Н.Новгород : Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2010. – 400 с.
- [7] Гагарский, Э.А. Порты XXI века / Э.А. Гагарский // Международный экспедитор. – 2012. – №3. – С. 12–22.
- [8] Апатцев, В.И. Основы логистики : учебное пособие / В.И. Апатцев, Г.И. Бухало. – М.: РГОТУПС, 2005. – 207 с.
- [9] Костров, В.Н. Транспортная логистика : учебное пособие / В.В. Костров, В.В. Цверов. – Н. Новгород: ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2009. – 224 с.

[10] Костров, С.В. Методические подходы к обоснованию и выбору схем и способов организации комбинированных перевозок на водном транспорте / С.В. Костров // Вестник ВГАВТ. Выпуск 34. – Н. Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2013. – С. 122–129.

[11] Ничипорук, А.О. Оптимизация взаимодействия транспортных организаций и её ожидаемая эффективность / А.О. Ничипорук // Актуальные вопросы современной науки: сборник научных трудов. Выпуск 15 / Под общ. ред. С.С. Чернова. – Новосибирск: Издательство НГТУ, 2010. – С. 218–225.

[12] Тибалова, С.О. Роль системы управления в транспортной системе региона / С.О. Тибалова, О.Н. Фролова // Труды 18-го международного научно-промышленного форума «Великие реки». Материалы научно-методической конференции «Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек». – Н. Новгород: Изд-во ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2016. – С. 78–82.

**THE CONCEPT OF ORGANIZATIONAL TECHNOLOGICAL SUPPORT OF THE
COMBINED TRANSPORTATIONS WITH PARTICIPATION OF RIVER PORTS IN
THE SYSTEM OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS**

A.P. Matveev

Keywords: river ports, the combined transportations, the international transport corridors

Offers and recommendations about the main organizational and technological actions necessary for ensuring quality and efficiency of the combined transportations with participation of river ports in system international transport corridors are made.