

УДК 656.078.12

**ИНТЕРМОДАЛИЗМ – ТЕНДЕНЦИЯ РАЗВИТИЯ
СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ**

**INTERMODALISM – TENDENCY OF DEVELOPMENT
OF MULTIMODAL CARGO TRANSPORTATION**

Т. В. Пильгун, канд. техн. наук, доц.,

Д. Н. Месник, канд. экон. наук, доц.,

Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Беларусь

T. Pilgun, PhD in Technical Sciences, Associate Professor,

D. Mesnik, PhD in Economics, Associate Professor,

Belarusian national technical University, Minsk, Belarus

Появляются новые тенденции в развитии смешанных перевозок: применение параллельного сервиса доставки разными видами транспорта, изменение вида транспорта в зависимости от срочности спроса и реальной ситуации на транспорте. Это находит отражение в концепции интермодализма и его разновидности – синхромодализма.

New trends are emerging in the development of multimodal transport: the use of a parallel delivery service by different modes of transport, a change in the mode of transport depending on the urgency of demand and the real situation in transport. This is reflected in the concept of intermodalism and its variety - synchronomodalism.

Ключевые слова: смешанные перевозки, интермодализм, синергетический эффект, технология.

Key words: multimodal transport, intermodalism, synergy effect, technology.

ВВЕДЕНИЕ

В системе оказания международных транспортно-логистических услуг складывается устойчивая практика использования интермодальных подходов при обеспечении доставок грузов.

В научных и практико-ориентированных источниках помимо понятия интермодальные фигурируют такие как мультимодальные, комбинированные перевозки. Все виды перевозок имеют общий признак – использование нескольких видов транспорта.

Следует отметить, что Конвенция ООН о международной смешанной перевозке грузов (далее – Конвенция), которую принято считать основным законодательным документом в области смешанных перевозок, в 1980 году на этапе подписания формулировалась как Конвенция ООН «UN Convention on International Multimodal Transport of Goods». Можно считать, что Конвенция явилась родоначальницей понятия «мультимодальная перевозка». Перевод на русский язык названия документа Конвенции привел к появлению термина «смешанная перевозка» (в русскоязычном переводе «multimodal transport» – смешанная перевозка) [1]. Определение «мультимодальный» активно используется в нормативных актах Европейского Союза. С учетом того, что ст. 742 Гражданского кодекса Республики Беларусь введено понятие смешанной перевозки, как «перевозка грузов, пассажиров и багажа по меньшей мере двумя видами транспорта», логично считать его родовым понятием для всех приведенных в настоящей статье видов перевозок.

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Несмотря на отсутствие устоявшейся системы интерпретации видов смешанных перевозок, сущность концепции интермодализма сводится к использованию бесперегрузочных модулей для перемещения груза различными видами транспорта. Эти два признака, как основные, заложены в определении понятия «интермодальная перевозка», сформулированном ЕКМТ (Европейская конференция министров транспорта, организация, объединяющая всех министров транспорта европейских стран).

Интермодальные технологии стали источником тенденций развития смешанных перевозок, так как в глобальном масштабе предполагают эффективное взаимодействие различных видов транспорта при соответствующем обустройстве транспортных терминалов, унификации правовых потоков, согласовании тарифной политики участников. От инновационных технологических решений в интермодальных

транспортных системах ожидаются значительные синергетические эффекты, составляющие которого полностью не исследованы.

Анализ современных технологических решений в интермодальных перевозках показывает, что этот вид перевозок постоянно развивается. Помимо основных характеристик, обозначенных ЕКМТ, организаторы товародвижения стремятся использовать следующие интересующие технологии:

- наличие единого оператора смешанной (мультимодальной) перевозки;

- наличие единого перевозочного документа (сквозного);

- применение единого сквозного тарифа;

- доставка «от двери до двери»;

- использование международных транспортных коридоров.

С развитием интермодализма появляются инновационные технологические решения, задействующие интермодальные хабы, в некоторых случаях называемые «сухие» интермодальные порты. В случаях использования интермодальных хабов основой эффективности реализации интермодальной доставки является необходимость единого предварительного планирования взаимодействия участников товародвижения для обеспечения сплошного потока транспортных сервисов, а также возможность оперативной корректировки схем доставки грузов при необходимости. Эффективная реализация возможна при соответствующем интероперабельном оснащении терминалов и наличии интеллектуальных систем управления затратами.

Интегративные составляющие эффектов определяются снижением транспортных издержек за счет концентрации грузопотоков и концентрации грузовой работы на транспортных терминалах.

Наибольший синергический эффект в системе интермодальных перевозок ожидается от реализации принципов синхромодализма. Концепция синхромодализма в настоящее время находится в стадии развития, ее появление стало результатом последовательного развития интермодализма и практики применения интермодальных транспортных систем.

В литературе встречаются определения термина, которые характеризуют суть понятия [2]:

– синхромодальная транспортировка – это «...интермодальная транспортировка с возможностью переключения между видами транспорта в реальном времени»;

– «синхромодализм – это обеспечение оптимального использования провозных возможностей всех видов транспорта в любое время на основе интегрированного транспортного решения».

Примером синхромодальной доставки может служить отправка товара, например электроники, из Китая в Евросоюз дублирующими маршрутами: часть товара – морским транспортом (Южный морской транспортный коридор); часть – железнодорожным транспортом через Казахстан, Россию, Беларусь (Центральный евроазиатский и 2-ой транспортный коридоры). Железнодорожным транспортом доставка дороже на 25 %, чем морским, но срок доставки составит 10–14 суток вместо 40–45 суток морским транспортом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Необходимо отметить, что в бизнесе, как транспортном, так и производственном, созрело понимание важности ускоренного введения товара в торговый оборот. Это обуславливает появление новых тенденций в развитии смешанных перевозок грузов:

– дублирующие сервисы разными видами транспорта. Доставка может быть организована по сетевому принципу, а не последовательному;

– оперативная корректировка маршрутов товародвижения. Оператор может изменить вид транспорта для всего груза или его части в зависимости от срочности спроса и реальной ситуации на транспорте. Фактически, грузоотправителя в меньшей степени интересует вид транспорта, которым будет доставлен его товар, если ставка будет сквозная, при этом обеспечивается сохранность груза и срок.

ЛИТЕРАТУРА

1. Конференция ООН по Конвенции о международных смешанных перевозках грузов // Текст: электронный / Конференция ООН по торговле и развитию. Официальный сайт. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_ru.pdf (Дата обращения: 16.03.2021).

2. Колик, А. В. Комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки в цепях поставок / А. В. Колик. – Москва : изд-во «Техполиграфцентр», 2018 г. – 301 с.

Представлено 03.05.2021

УДК 338.2(476)+316.42(476)

**ЗАБЕСПЯЧЭННЕ САЦЫЯЛЬНА-ЭКАНАМІЧНАЙ
АБАРОНЕНАСЦІ: АСНОЎНЫЯ РЫЗЫКІ**

**ENSURING THE SOCIO-ECONOMIC
SECURITY: THE MAIN RISKS**

Д. М. Швайба, канд. экан. навук., дац.,

Беларускі нацыянальны тэхнічны універсітэт, Беларусь, г. Мінск

Dz. Shvaiba, Ph. D. in economics, Associate Professor,

Belarusian national technical University, Belarus, Minsk

Якасці аб'ектаў аперацыяналізуюцца з падтрымкай працэдур вымярэння, калі любому аб'екту ставіцца ў суадносіны некаторы сэнс, ступень, градацыя сімптому, які нясе дадзеную ўласцівасць. Такім чынам атрымліваюцца дадзеныя – адмечаныя вынікі вымярэння сімптомаў, якія выказваюць якасці разгляданага масіва аб'ектаў. Пры ўжыванні фармальных спосабаў перабудовы дадзеных практычна ніякія іншыя звесткі аб аб'ектах і іх уласцівасцях не бяруцца пад увагу.

The qualities of objects are operationalized with the support of measurement procedures, when any object is put in relation to some sense, degree, gradation of the symptom that carries this property. Thus, we obtain data-marked results of the measurement of symptoms expressing the quality of the array of objects under consideration. When using formal methods of data restructuring, virtually no other information about objects and their properties is taken into account.