

УДК 658.7

ОРГАНИЗАЦИЯ, СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗА РУБЕЖОМ.
ORGANIZATION, STATUS AND DEVELOPMENT PROSPECTS OF
MULTIMODAL TRANSPORTATION ABROAD.

Арифжанова Н.З.,
старший преподаватель кафедры “Транспортная логистика”
Ташкентского государственного транспортного университета,
факультета “Управление транспортными системами”
г.Ташкент, Узбекистан

Шарапова Ш.Р., магистрант, Белорусский национальный
технический университета
shokhzoda1994@inbox.ru

Научный руководитель-Сарвирова Н.С., к.э.н., профессор
Ташкентского государственного транспортного университета,
г.Ташкент, Узбекистан

Arifzhanova N.Z.,

Senior Lecturer, Department of Transport Logistics, Tashkent State
Transport University, Faculty of Transport Systems Management
Tashkent, Uzbekistan

Sharapova Sh.R., Master's student, Belarusian National Technical
University

Scientific supervisor - Sarvirova N.S., PhD in Economics, professor of
Tashkent State Transport University, Tashkent, Uzbekistan

*Аннотация : В данной статье изучается и анализируется опыт
мультимодальных перевозок за рубежом.*

*Ключевые слова: мультимодальная перевозка, груз, клиент,
мониторинг.*

*Abstract: This article studies and analyzes the experience of
multimodal transportation abroad.*

Keywords: multimodal transportation, cargo, client, monitoring.

Введение. Использование того или иного вида транспорта и их сочетание различны в зависимости от территориальной расположенности. Любая мультимодальная перевозка требует принятия определённых форм взаимодействия видов транспорта,

поэтому для её организации требуется комплексное развитие всех видов транспорта, а также терминального и складского хозяйства, таможенной инфраструктуры, технологий информационного и телекоммуникационного обеспечения и страхового сопровождения грузов. Мультимодальные перевозки обычно организуют крупные, чаще международные транспортные фирмы при больших расстояниях между грузоотправителями и грузополучателями. В цену сервиса входит дополнительная плата страховым компаниям за риски во время перегрузки и из-за дальности перевозки. Доля потерь по Узбекистану оценивается в 5-7 %. Меньше всего риск на воздушном транспорте, затем железнодорожный, автомобильный и больше всего потерь на водном и морском транспорте.

Основная часть. Главной особенностью организации мультимодальных перевозок является необходимость единого оператора, который способен отслеживать весь транспортный процесс. Оператор оформляет единый перевозочный документ, что позволяет грузоотправителю иметь дело не с несколькими представителями различных видов транспорта, образующих мультимодальную систему перевозки, а лишь с одним оператором и отслеживает график движения груза, его сохранность, безопасность доставки, а также согласованность работы при перегрузке с одного вида транспорта на другой.

Главным элементом организации мультимодальных перевозок является транспортно-экспедиционное обслуживание (ТЭО). Транспортная экспедиция выделяется из сферы производства, торговли и транспорта и функционирует в качестве самостоятельного юридического лица и берёт на себя функции предшествующие транспортировке и следующие за ней. Клиент ведёт все финансовые расчеты только с экспедитором (оператором), а не со всеми участниками перевозки. В случае утраты груза клиент предъявляет иск только экспедитору (оператору) независимо от того у кого произошел сбой или потери. Документ, выданный экспедитором (оператором) принимается банками как товарно-распорядительный, что позволяет клиенту получить деньги за товар, не дожидаясь его доставки к получателю. Экспедитор (оператор) дает грузовладельцам оперативную информацию о движении груза, организует перевозку, стараясь не допустить потерь по времени и материальных, применяя современные технологии, в том числе логистику.

Работу с заявкой клиента оператор начинает с выбора маршрута,

транспортных средств и технологий перевозки. После чего начинается работы по составлению договоров с отдельными исполнителями по различным вопросам, одним из главных является вопрос расчёта базовой ставки тарифа. На основе мониторинга рынка и сравнения ставок, а также отдельных возможностей субподрядных организаций выбирается вариант доставки груза. Затем оператор сообщает клиенту основные характеристики транспортировки. Оператор документально фиксирует любые риски возможные в процессе доставки груза.

После согласования с отправителем оператор оформляет товарно-транспортные документы, а также в процессе перевозки таможенные декларации, страховые документы, коммерческие и другие акты при повреждении грузов или транспортных средств, нарушении пломб. А также рассчитываются провозные платежи и сборы. Оператор информирует грузовладельцев о движении грузов и ведёт дело по претензиям. Обязанности оператора требуют от него знания законов и нормативно-правовых документов, международных соглашений и конвенций по транспорту, оптимизационных методов для эффективности транспортного процесса, принципов построения тарифов, льгот, скидок на различных видах транспорта, основ грузоперевозки, норм экологии и безопасности движения систем информационного обеспечения и страхования рисков.

Так же при организации международных перевозок большое значение имеет страна происхождения перевозчика. Данное условие связано с тем, что при отправлении грузов ставки на перевозку могут меняться в зависимости от направления рейса транспортного средства. Зачастую перевозчик при возврате в свою страну может снизить ставку на оказание транспортировки грузов, что в свою очередь имеет не малую роль при организации перевозок.

Необходимым условием функционирования мультимодальной системы является наличие информационной системы, с помощью которой осуществляется исполнение заказа (договора перевозки), то есть планирование, управление и контроль всего процесса доставки груза благодаря опережающей, сопровождающей и заканчивающей процесс доставки информации.

Современный уровень развития транспортной среды Узбекистана обеспечивает определенные базовые условия и тем самым создает благоприятные предпосылки для формирования системы мультимодальных перевозок. Так, в транспортном комплексе имеется первоначально необходимая инфраструктура (сеть терминалов и путей

сообщения), применяются смешанные перевозки (чаще всего автомобильно-железнодорожные) для обеспечения доставки грузов от «двери до двери».

Так же применение мультимодальных перевозок грузов оптовой поставки в глубинные, удаленные на значительное расстояние от станций железной дороги административные районы республики. Эти перевозки, особенно во внутриреспубликанском сообщении, в настоящее время осуществляются на всем пути следования преимущественно автотранспортом. Организационные принципы мультимодальных перевозок успешно могут использоваться при сопровождении транзитных грузов в пределах Узбекистана, что имеет особое значение для республики, территорию которой пересекает ряд международных транспортных коридоров.

Практическим шагом на пути к формированию эффективной инфраструктуры стало создание на территории регионов республики свободно-экономических зон. Так, в СЭЗ «Навои» международный интермодальный центр логистики, образованный на базе аэропорта «Навои», является одним из крупнейших и наиболее высокотехнологичных авиагрузовых комплексов региона. Сегодня он соединяет Узбекистан с основными логистическими центрами Евразии — Франкфуртом, Миланом, Брюсселем, Веной, Осло, Базелем, Сарагосой, Дубаем, Дели, Тегераном, Инчоном, Тяньцзинь, Ханоем и Шанхаем.

«Развитие дорожно-транспортного сообщения — одно из важных направлений экономического проекта Шелкового пути — является приоритетом нашего двустороннего сотрудничества, — сказал тогда Председатель КНР Си Цзиньпин. — Мы придаем большое значение Узбекистану как региональному транспортному узлу и заинтересованы в наращивании сотрудничества с узбекскими партнерами в этой области, непрерывном укреплении инфраструктурных взаимосвязей в регионе, чтобы создать наилучшие условия для развития обеих стран».

С целью повышения конкурентоспособности и привлекательности международных транспортных маршрутов, пролегающих через территории двух стран, стороны согласились продолжить системное взаимовыгодное сотрудничество, направленное на дальнейшую оптимизацию тарифов и предоставление преференциальных условий при транзитных перевозках внешнеторговых грузов.

Заключение. В настоящее время модернизация экономики страны и обновление, формирование качественно новых структур, комплексное развитие регионов связано с улучшением транспортно-коммуникационной системы. Таким образом международные перевозки, в частности и мультимодальные, имеют значительный потенциал к дальнейшему развитию.

Литература

1. Аникин, Б. А. Логистика производства: теория и практика: учебник и практикум для вузов / Б. А. Аникин, Р. В. Серышев, В. А. Волочиенко ; ответственный редактор Б. А. Аникин. – Москва : Издательство Юрайт, 2024. – 454 с.
2. Афанасенко, И. Д. Логистика в системе совокупного знания : монография / И.Д. Афанасенко, В.В. Борисова. – Москва : ИНФРА-М, 2022. – 169 с.
3. Юлдашева, С . (2022, September). Повышение эффективности таможенной деятельности в развитии международного экономического сотрудничества. In international scientific and practical conference " the time of scientific progress" (Vol. 1, No. 1, pp. 87-91).
4. Б. М.Сабитовна. (2022). Методы усовершенствования и улучшения качества управления в железнодорожном транспорте. Экономика и социум, (12-1 (103)), 488-495.
5. Ю. С. Арислановна,Б. М. Собитовна international scientific and practical conference "the time of scientific.

Представлено 10.11.2024