

ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ



DOI: 10.26794/2408-9303-2021-8-4-68-79
УДК 656.022.88(045)
JEL F2, F23

Система интермодальных перевозок как фактор конкурентоспособности национальной экономики на мировом рынке

А.В. Веригина

Финансовый университет, Москва, Россия
<https://orcid.org/0000-0002-1479-942>

АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается сущность интермодальных перевозок, определяются их основные преимущества для обеих сторон процесса транспортировки груза, приводится состав действующих интермодальных комплексов как основной части функционирования транспортной системы страны. При этом акцент сделан на специфике современной экономики, ее ориентированности на потребителя, что непосредственно оказывает влияние на организацию перевозок международного уровня. В работе использованы как качественные, так и количественные методы анализа данных исследований других авторов, ретроспективная статистическая информация. Сделан сравнительный анализ работы успешных компаний в сфере интермодального сообщения, а также рассмотрены способы повышения конкурентоспособности российской экономики на мировом рынке в результате развития современных логистических схем передвижения грузов. Показана деятельность отечественных компаний: особенности, недостатки и методы работы в условиях глобализации экономики с графической интерпретацией используемых ими моделей, а также даны практические рекомендации по улучшению функционирования объектов исследования.

Ключевые слова: транспортные перевозки; интермодальные комплексы; транспортно-логистический терминал; контейнер; логистические системы; международное сообщение; транспортный менеджмент; конкурентоспособность

Для цитирования: Веригина А.В. Система интермодальных перевозок как фактор конкурентоспособности национальной экономики на мировом рынке. *Учет. Анализ. Аудит = Accounting. Analysis. Auditing.* 2021;8(4):68-79. DOI: 10.26794/2408-9303-2021-8-4-68-79

ORIGINAL PAPER

The Intermodal Transport System as a Factor of the National Economy Competitiveness in the World Market

A.V. Verigina

Financial University, Moscow, Russia
<https://orcid.org/0000-0002-1479-9429>

ABSTRACT

The article considers the essence of intermodal transportation, determines its main advantages for both parties of the cargo transportation process, and presents the composition of existing intermodal complexes as the main part of the functioning of the country's transport system. The emphasis is made on the specifics of the modern customer-centered economy, which directly affects the organization of international transportation. In the paper, the author uses both qualitative and quantitative methods of analyzing research data provided by other authors as well as retrospective statistical data. A comparative analysis of the work of successful companies in the field of intermodal transport is made. The ways to increase the competitiveness of the Russian economy in the world market through the development of modern logistics schemes for the movement of goods are considered. The article describes the activities of domestic companies, their features, shortcomings and methods of work in the context of the globalization of the economy with a graphical interpretation of the models used by them. The practical recommendations to improve the functioning of the objects of research are given.

Keywords: transport transportation; intermodal complexes; transport and logistics terminal; bill of lading; logistics systems; international communication; transport management; competitiveness

For citation: Verigina A.V. The intermodal transport system as a factor of the national economy competitiveness in the world market. *Uchet. Analiz. Audit = Accounting. Analysis. Auditing*. 2020;8(2):68-79. (In Russ.). DOI: 10.26794/2408-9303-2021-8-2-68-79

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время в зарубежных и отечественных научных исследованиях большое внимание уделяется принципам работы рынка транспорта, оценке его конкурентоспособности и последствиям его воздействия на экономику страны.

Исследования, проведенные такими иностранными и отечественными учеными, как М.П. Гордон, Д. Джонсон, Д.Ф. Вуд, Д.Л. Вордлоу, И.Я. Аксенов, А.У. Альбеков, М.Е. Залманова, В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная, Л.Б. Миротин и др., имеют большое значение для обсуждаемой сферы деятельности. Однако еще не все существенные изменения в развитии мирового рынка транспортных услуг получили всестороннее освещение в научных работах; в частности, недостаточно полно раскрыт вопрос управленческого аспекта транспортной сферы и взаимосвязи с конкурентоспособностью национальной экономики.

На сегодняшний день в мире нет ни одной страны, которая могла бы удовлетворить весь спектр своих потребностей лишь при помощи собственного производства. Именно поэтому международная торговля играет крайне важную роль в экономике каждого государства. Она также тесно связана с транспортом, ведь без него такая торговля была бы практически невозможна. Транспорт обеспечивает перемещение груза от экспортёра к импортёру и является важным звеном в определении стоимости внешнеторговой сделки. Чем выше качество транспортировки, тем более конкурентоспособен товар на рынке. Соответственно, качественная работа транспорта гарантирует более высокую прибыль как для отдельных предприятий, так и для государства в целом.

МЕТОДИКА И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В наше время одним из двигателей производственного прогресса в современной глобальной экономике выступают интермодальные комплексы, способствующие развитию международной торговли по всем направлениям деятельности. Прежде чем обращаться к рассмотрению их влияния на отдельные предприятия и страны в целом, следует разобратся в том, что же представляют собой такие

смешанные (интермодальные) перевозки (рис. 1). По общепринятому определению, «прямое смешанное сообщение — это перевозка несколькими видами транспорта под ответственность одного перевозчика (экспедитора) по единому транспортному документу и сквозной единой тарифной ставке» [1].

В рамках масштабного процесса глобализации мирового пространства существует множество названий такому типу перевозок, а именно «смешанная», «комбинированная», «мультимодальная» («трансмодальная») и т.д. Отличительные особенности, безусловно, есть у каждого типа, однако сходство заключается в использовании нескольких средств передвижения для доставки одного груза.

Процесс изменчивости поведения потребителя наиболее полно находит отражение в его двойственной позиции при выборе товара: наиболее часто покупатель стремится к низкой цене одновременно с повышением требований к качеству. Транспортным предприятиям становится все сложнее удержать клиента. Идет тенденция к сокращению числа потребителей, стремящихся сохранить «привязанность» к той или иной марке товара. Кроме того, современные потребители достаточно критичны в выборе товаров, поскольку с каждым годом повышается роль Интернета в жизни каждого человека и, соответственно, растет количество заказов через глобальную сеть. Отношения между предприятиями и клиентами становятся более сложными из-за того, что потребители теперь вовлечены в хозяйственные дела поставщиков, выступая в роли «главных» при разработке стратегии или участия в производстве [1].

На изменение поведения поставщиков влияет и гиперконкуренция, предъявляющая к ним более высокие требования. Это касается в первую очередь интенсивного обмена информацией и активного участия субпоставщиков в инновационном и производственном процессах, что ведет к усилению давления на них в области издержек производства.

В последнее десятилетие в России получила распространение тенденция к созданию транспортно-логистических терминалов различной направленности не только на государственном уровне, но и в секторе крупного предпринимательства. Особыми темпами отличается строительство терминалов компаниями,

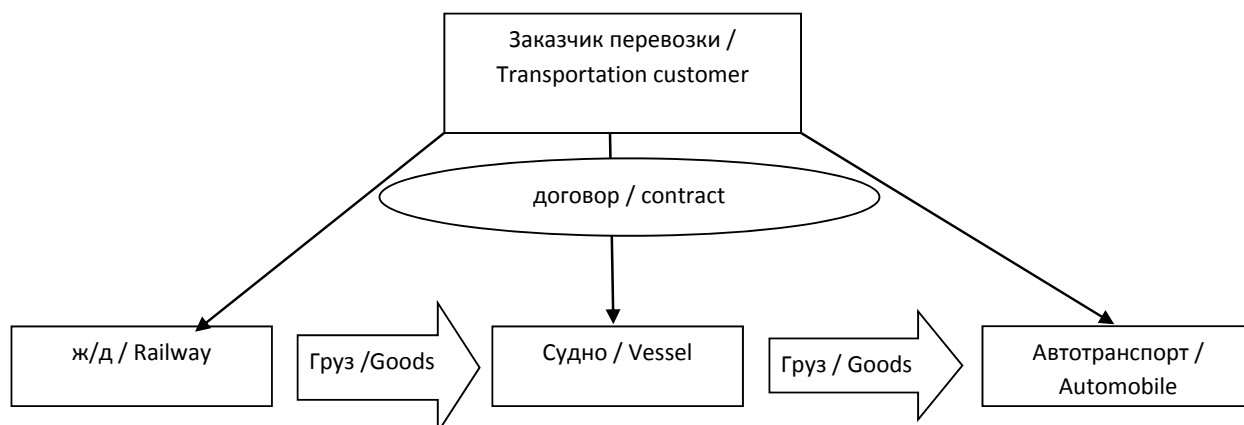


Рис. 1 / Fig. 1. Типичная интермодальная перевозка грузов / Typical intermodal transport of goods

Источник / Source: разработано автором / developed by the author.

прочно связанными с международными поставками, поскольку их прибыль напрямую зависит от качества и скорости транспортировки товаров. К тому же в условиях роста экспортно-импортных перевозок, возрастания внешнеторгового оборота и внешнеэкономической деятельности Российской Федерации усиливается необходимость в инновационной системе товародвижения.

Интермодальные перевозки стали новой ветвью развития сферы международной транспортировки грузов [2]. В наше время повышение надежности транспортного обслуживания, сокращение стоимости и сроков доставки товаров достигаются за счет интеграции разных видов транспорта, исключения задержек в пунктах перевалки, управления всем процессом перевозки со склада отправителя до получателя одним оператором на основе единого рабочего графика и новейших компьютерных технологий.

За годы рыночных отношений транспортная отрасль в России претерпела значительные изменения, и сейчас перевозка груза относится скорее к сфере услуг и сервиса — потребители выбирают те виды транспорта и способы доставки, которые оптимальны с точки зрения логистики и обеспечивают высокое качество обслуживания.

Рассматривая процесс управления международными перевозками по всему маршруту с исследовательской позиции, допустим, что грузоотправитель уже определился с видом транспорта и подал экспедитору заявку, в которой указаны объем, даты и пункт предполагаемой погрузки для подачи транспортного средства, контактные лица, условия доставки по договору, место таможенного оформления, дополнительные требования к перевозке и пункт назначения.

Следующим шагом является определение транспортных характеристик. Любой груз имеет опре-

деленные физико-химические свойства, объемно-массовые характеристики и степень опасности, определяемые техническими условиями перевозки [3]. Все эти свойства вместе с параметрами тары и упаковки являются транспортными характеристиками, на основе которых и выбирается способ транспортировки, перегрузки и хранения.

Возьмем, к примеру, доставку партии продуктов питания как чрезвычайно важное и частое явление в сфере международных перевозок. Этот вид груза требует особого внимания, так как имеет ограниченный срок хранения и сильно зависит от климатических условий. Контроль за соблюдением всех санитарных норм в таких партиях очень важен, поскольку любая ошибка может привести к нанесению вреда здоровью потребителя, поэтому продукт не допускается к транспортировке без надлежащей сертификации [4]. Транспортное средство, перевозящее продукты питания, не должно ранее использоваться для перевозки токсичных или химических веществ; кроме того, на него должен быть оформлен медицинский паспорт, а у самого водителя должна быть при себе медицинская книжка. Далее определяется маршрут следования транспортного средства. При этом важно знать все: страны, дороги, через которые он пролегает, а также законы, действующие в стране.

Например, планируется автомобильная перевозка по маршруту «Париж — Москва, и для нее оптимален маршрут, проходящий через Францию, Германию, Польшу, Литву, Латвию и Россию (рис. 2). Следовательно, нужно изучить состояние дорожной сети каждой из стран, выяснить возможные скорости движения по ней, принять во внимание организацию движения (левостороннее или правостороннее) и другие особенности местных правил дорожного движения, и других

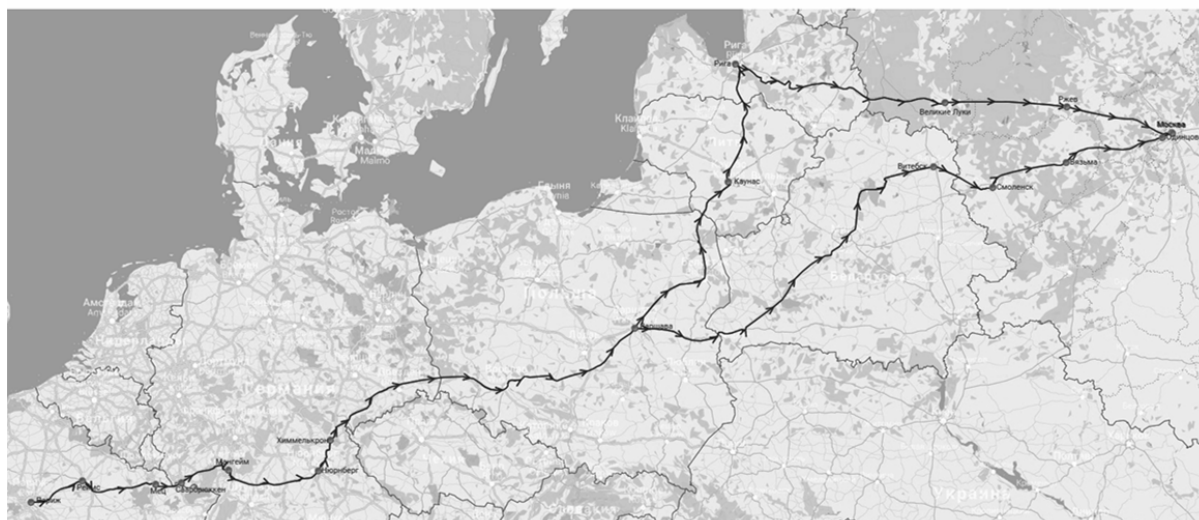


Рис. 2 / Fig. 2. Основные маршруты доставки груза из Франции /
Main routes of transporting goods from France

Источник / Source: разработано автором / developed by the author.

законов, рассмотреть отличительные черты каждой страны, требования к транспортным средствам, т.е. провести полный анализ маршрута.

Чрезвычайно важной частью международных перевозок является прохождение таможенного оформления, т.е. выполнение правил, по которым совершаются юридически значимые действия. Заметим, что каждый вид транспорта имеет свои пункты таможенного оформления, и на него должен иметься свой комплект документов.

Согласно российским законам международный перевозчик, пересекающий границу РФ, обязуется соблюдать таможенные правила, установленные местным законодательством. С момента пересечения границы товары доставляются в пункт пропуска, где над ними осуществляется контроль [5]. При этом перевозчик обязан предоставить таможенному органу всю необходимую информацию и документацию для оформления. Затем проводится фактический осмотр транспортного средства и перевозимых товаров на предмет наличия запрещенного груза. Во время досмотра товары могут быть разгружены, перегружены или размещены на складе временного хранения. Если по условиям перевозки пункт доставки товара располагается на территории РФ, то оформляется внутренний таможенный транзит, означающий беспошлинную перевозку иностранных товаров. Такая доставка производится в рамках установленных сроков и только в оговоренное с таможенными органами место доставки товара.

После того, как над перевозчиком были совершены все необходимые таможенные мероприятия, он начи-

нает следование по маршруту внутреннего или международного транзита. С этого момента его главной задачей становится обеспечение безопасности груза и его своевременная доставка в оговоренный пункт назначения. По прибытию в нужную точку перевозчик предъявляет таможенному органу сам груз, а также транзитную документацию. Для оформления окончания внутреннего транзита перевозчику выдается свидетельство о его завершении [6]. После проведения всех необходимых процедур в пункте назначения груз может быть доставлен до двери грузополучателя, а может храниться на складе, откуда грузополучателя уведомят о прибытии товара.

Однако это лишь общий принцип управления международными перевозками грузов. На самом же деле каждая доставка по-своему уникальна, что особенно проявляется при использовании разных видов транспорта, имеющих множество отличительных черт. Например, специфика управления международными железнодорожными перевозками заключается в следующем. Во-первых, при такой перевозке подразумевается использование, как минимум, двух путей, находящихся в разных странах. Это условие требует скоординированной работы этих смежных государств, учета различия параметров колеи железных дорог Западной и Восточной Европы, а также принятия во внимание нормативной базы контроля взаимоотношений данного вида транспорта соседствующих стран. При пересечении границы груз передается в распоряжение иностранному железнодорожному ведомству, в некоторых случаях — вместе с транспортным средством. В связи с этим на приграничных

станциях может производиться не только перевалка груза, но и перестановка колесных пар вагонов. Вариант с передачей целого вагона от одного государства другому считается наиболее оптимальным, но имеется ряд сложных, регламентирующих это процесс правил и условий, которые подразумевают рациональное использование вагонов, а также их своевременный возврат в целости и сохранности [6].

Что касается других организационных вопросов, то сначала требуется определить полный маршрут по железнодорожным линиям, выявить все особенности, возникающие при пересечении границ, и подготовить нужные документы. Среди ограничений стоит выделить запрет на транспортировку мелких отправок опасных грузов, взрывчатых веществ и некоторых других товаров, а также животных.

Существенной особенностью железнодорожных перевозок является адаптивность ко всем категориям товаров — насыпным и негабаритным, продовольствию и сырью, либо же требующим специальных условий [6]. Для этого есть большой спектр специализированных вагонов: полувагон, вагон-платформа, вагон для перевозки рулонной стали, вагон-цистерна, вагон для перевозки лесоматериалов, фитинговая платформа, роликовая платформа, вагон-хоппер, крытый вагон, рефрижераторный вагон, вагон-бункер, технологический вагон, вагон-думпкар, вагон для перевозки автомобилей.

При морских или речных перевозках грузов исключительно важная роль принадлежит таможенному контролю. Начальным моментом перевозки груза считается пересечение судном таможенной границы страны, а окончанием — оформление всех таможенных документов на выпуск товаров и транспортных средств. При вывозе любого груза прежде всего нужно уведомить таможенный контроль о намерении вывезти товары из страны, а в конце процедуры оформления — подготовить все таможенные документы на выпуск за границу.

Таможенный контроль осуществляет свою деятельность в тесном взаимодействии с морскими и речными портами: ввоз грузов транспортом на их территорию может быть выполнен только по погрузочному ордеру или транспортной накладной. При этом таможенный контроль судов и перевозимых товаров ведется путем проверки товарных и судовых документов, тщательного досмотра жилых и нежилых помещений судна, непосредственно самих товаров, личных вещей членов экипажа судна, а также судового имущества и припасов с целью обнаружения запрещенных для ввоза и вывоза предметов или валютных ценностей.

Таможенный контроль для международных авиаперевозок происходит похожим образом и осуществляется непосредственно в аэропортах перед вылетом и после прилета авиатранспорта. Как правило, авиатранспортом перевозятся дорогостоящие грузы, грузы небольшой массы и ограниченных габаритов на большие расстояния. Использование авиаперевозок объективно оправдано и необходимо при транспортировке скоропортящихся грузов, редких образцов флоры и фауны, дорогих коллекций, денег, ценных бумаг и срочных документов. Строгие требования к принимаемому грузу делают этот транспорт довольно узконаправленным. Согласно действующим правилам, груз может быть принят на борт авиатранспортного судна при соблюдении следующих условий:

- имеется разрешение на ввоз, вывоз или транзит груза с учетом законов и правил страны, через или в которую совершается транспортировка;
- габариты груза позволяют его свободно погрузить и выгрузить, разместить в грузовых отсеках воздушного средства и надежно закрепить;
- при рейсовой пассажирской перевозке масса и габариты груза не превышают допустимых пределов, обозначенных размерами дверей и люков самолета;
- на перевозку груза имеются вся необходимая документация;
- груз не является опасным для самого воздушного средства, а также находящихся на нем людей и имущества, либо по своим свойствам он не создает неудобства для пассажиров;
- правильно оформлена авиагрузовая накладная на груз.

В случае, когда подлежащий перевозке груз является особым по своему характеру или стоимости и требует к себе особого внимания при транспортировке, он будет принят на борт при соблюдении таких ограничений и условий:

- для гарантии правильного обращения с ним и его погрузки имеется соответствующая маркировка;
- для опасного груза присутствует декларация грузоотправителя на провоз опасного груза;
- для скоропортящихся и живых грузов было произведено предварительное бронирование или согласование [7].

Современная экономика становится все больше ориентированной на потребителя, поэтому система товародвижения, способная быстро и полноценно удовлетворить запросы покупателя, приобретает стратегически значимое положение в цепочке рыночных

процессов, где прерогативой признается получение прибыли, а сами инновационные логистические методы приобретают характер разнообразных конфигураций транспортно-складских цепочек.

Анализ ключевых моментов каждого из возможных видов транспортировки грузов позволяет обратиться непосредственно к их возможным комбинациям. Подчеркнем, что интермодальные перевозки характеризуются повышенной сложностью контроля исполнения заказа, управления ими, планирования всего процесса в целом, поэтому для обеспечения эффективного руководства привлекаются инновационные средства связи и обработки больших массивов данных. Естественно, такое дорогостоящее оборудование требует определенных капиталовложений, с которыми компании малого и среднего бизнеса в целом ряде случаев самостоятельно справиться не могут.

В последнее время на автомобильных дорогах для управления потоками транспортных средств используют геоинформационные системы, представляющие набор средств для создания и отображения электронных карт местности, нанесения на них населенных пунктов, дорог и маршрутной сети с целью планирования автомобильных и железнодорожных перевозок с визуальным представлением схемы маршрута и легенды его прохождения. При перевозках грузов в международном сообщении используются спутниковые системы навигации. На морском транспорте используют систему спутниковой связи INMARSTAT, разработанную в 1979 г., а с 1988 г. предложенную для навигации наземного и воздушного транспорта. Одним из последних решений в области спутниковой навигации является создание отечественной системы ГЛОНАСС, которая в настоящее время развивается и проходит настройку. Использование глобальных навигационных систем позволяет прокладывать маршруты между пунктами отправления и назначения грузов, учитывая при необходимости организацию дорожного движения и ситуацию на транспортно-дорожной сети.

Значительным новшеством в последние годы является установка на транспортных средствах электронных тахографов и бортовых компьютеров, позволяющих существенно увеличить оборот информации, отказаться от путевых документов, экономия финансовые средства. Эти новейшие технологии дают возможность отслеживать путь движения, уровень расхода топлива, время нахождения в пути и другие параметры. Следует признать, что информационное обеспечение транспортного процесса в международном сообщении характеризуется сложностью орга-

низации, но в то же время способствует повышению надежности функционирования транспортных систем.

Сквозной контроль за перемещением груза в цепи поставок имеет значительное преимущество перед контролем груза на отдельных видах транспорта. Сторона договора, контролирующая весь его путь следования, может принимать следующие ключевые решения: выбор маршрута следования, перевозчиков, определение портов или пунктов перевалки; комбинирование видов транспорта. В силу этого организацию смешанных перевозок предпочтительно доверять специализированному провайдеру уровня 3PL, способному гарантировать безупречную доставку груза «от двери до двери» и экономию за счет эффекта от масштаба деятельности. При использовании услуг интермодального оператора как посредника между грузоотправителем и транспортными компаниями появляется ряд преимуществ, способствующих снижению денежных затрат и экономии времени на организацию перевозки грузов [8]. В качестве примера приводится схема организации интермодальной перевозки компании «DHL Express» (рис. 3).

Компания «DHL Express» снижает общую стоимость транспортировки грузов за счет максимального использования грузоподъемности транспортных средств в пунктах отгрузки и назначения. Управленческие решения строятся на применении систем, включающих в себя элементы управления заказами, перевозками и складом, в сочетании со стратегиями развития инфраструктур, служащих для работы с большими объемами грузов [9]. Результаты оценки рисков при разных способах доставки оказываются вполне удовлетворительными, а максимальное сокращение сроков доставки, также зависящее от степени эффективности эксплуатации транспорта, обеспечивает оптимальную организацию международных перевозок. Анализ организации технологического процесса международных перевозок грузов рассмотрим на примере ООО «ПЭК». Финансовое состояние этой транспортно-экспедиционной компании напрямую зависит от спроса на ее услуги, а повысить и держать спрос позволяет грамотная организация перевозок. Между тем анализ ее технологического процесса позволяет, рассмотрев принцип его работы, выявить недостатки, нуждающиеся в оптимизации.

В мировом контексте компания «ПЭК», занимается импортом товаров из Европы и Китая. Доставка сборных грузов автотранспортом из Европы осуществляется по принципу консолидации и по наиболее оптимальному маршруту, т.е. через Польшу белорусскими подрядчиками, обеспечивая перевозку через границу

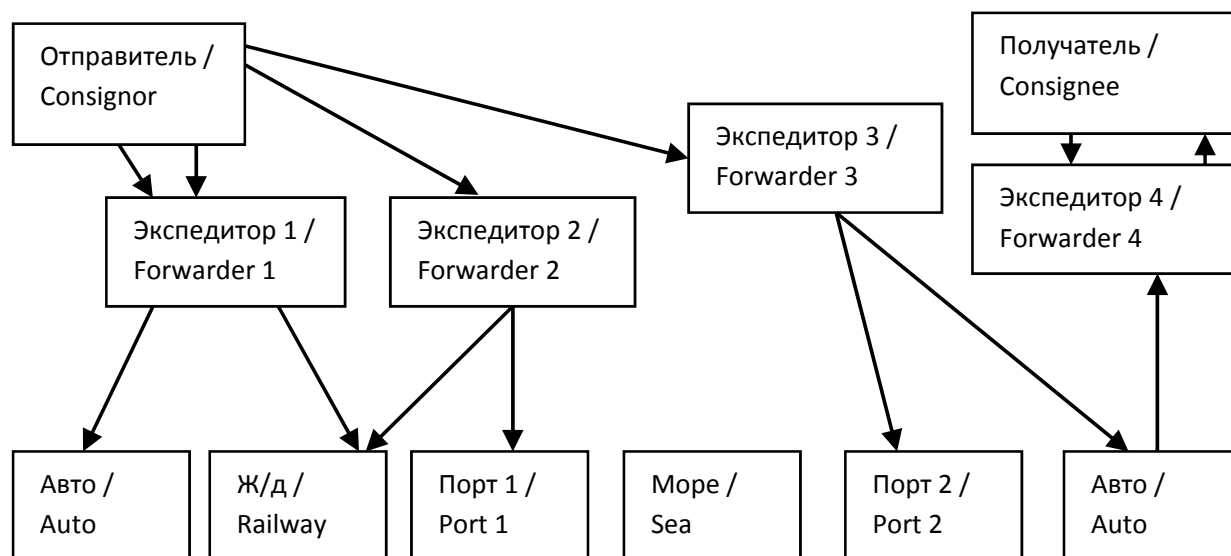


Рис. 3 / Fig. 3. Схема организации интермодальной перевозки в компании «DHL Express» /
Scheme of organization of intermodal transportation by company «DHL Express»

Источник / Source: разработано автором / developed by the author.

больший объем товаров меньшим количеством автомобильных транспортных средств.

Для экспорта товаров из Китая используются контейнерные перевозки, поскольку обеспечивают снижение стоимости доставки в 2–4 раза по сравнению с чисто автомобильными перевозками, но при этом эффективность снижается за счет увеличения времени их таможенного оформления и перегрузки на другой вид транспорта. Компания «ПЭК» реализует грузоперевозки различными способами и по нескольким маршрутам, в том числе водным транспортом через «Восточный порт» (г. Владивосток) или «Большой порт Санкт-Петербург». Также она использует прямые контейнерные поезда, следующие по китайским железнодорожным путям до Забайкальска, где затем происходит перегрузка товара на российские железнодорожные составы, следующие до Москвы. При этом доставка груза до станций или морских портов осуществляется автомобильным транспортом, а поэтому на начальном этапе машина — контейнеровоз выезжает из порта или со станции, загружается у грузоотправителя, затем возвращается обратно в порт или на станцию, происходит «растаможка» и далее перегрузка с одного вида транспорта на другой [10].

Помимо транспортировки сборных грузов, компания «ПЭК» также занимается так называемой «генеральной доставкой». Со стороны компании данный тип перевозки представляет собой комплекс работ по содействию клиенту, включая помощь по составлению упаковочного листа, сопроводительных документов и др. Крайне внимательно «ПЭК» относится к оформле-

нию товарно-транспортной накладной перевозчика и спецификации груза с указанием его наименования, вида, веса, объема и кодированной номенклатуры внешнеэкономической деятельности. Зачастую именно неправильно составленные документы или отсутствие полной информации для заполнения спецификации груза является причиной многих задержек и проблем на таможне. Обычно клиент обращается к брокеру, помогающему ему заключить Контракт с логистической компанией, но нередко брокер не подготавливает все сопроводительные документы и перекладывает эту работу на клиента, а последний — уже на перевозчика. Случается, что на некоторые виды товаров отсутствуют сертификаты, и тогда важно знание условий перевозки по Инкотермс, по которым, в одном случае, клиенты сами страхуют свой груз и готовят документы с сертификатами, а в другом этим занимается сама компания-перевозчик [10].

Как показало наше исследование, у компании «ПЭК» нет брокерской лицензии, в связи с чем клиенту приходится заключать с таможней отдельно брокерский договор и отдельно — договор по сертификации. Хотя существует реестр таможенных представителей, к которым может обратиться клиент, у него также есть возможность оформить себе цифровую печать импортера для растаможивания груза, но при этом вся ответственность за допущенные ошибки возлагается на самого клиента, а не на брокера.

Вполне естественной практикой для «ПЭК» является использование третьих лиц и подрядчиков. Компания считает, что для организации международной

перевозки сборных грузов из Европы не нужно иметь никакую собственность, а необходимы лишь подрядчики. Эту тенденция прослеживается не только на рынке международных перевозок: доставка грузов по России компания также преимущественно осуществляет силами подрядчиков, а собственным автопарком обзавелась совсем недавно. Более того, «ПЭК» со всей своей развитой филиальной и складской сетью имеет крайне мало собственной недвижимости: практически, каждое занимаемое ею здание — арендуемое.

Проанализировав технологический процесс международных перевозок компании «ПЭК» можно сделать вывод о нестабильности и нерешенности множества проблем. И все же, как показывает нынешняя практика, когда грузоотправитель работает с небольшими объемами поставок, ему удобнее общаться с экспедиторами, ибо их многолетний опыт часто имеет большее значение, чем идеально отточенная система.

Проведенный анализ позволяет высказать ряд предложений, которые, к сожалению, компании реализовать не под силу, поскольку воплощение многих из них зависит от внешней политики, от состояния транспортных средств, путей сообщения или даже от клиентов компании, которые могут беспечно отнестись к задаче транспортировки.

Основная выявленная проблема — это отправление пустых машин и контейнеров обратно в Европу и Китай абсолютно невыгодным рейсом, что обусловлено малым количеством экспорта в эти страны и влечет за собой низкую заполняемость транспортных средств на обратном пути.

Следующая проблема — сложность оформления спецификации груза. Если наименование и техническую характеристику товара узнать довольно легко, то его количество, вид упаковки, вес брутто и нетто, а также стоимость единицы приходится измерять и выяснять. Зачастую эти данные указываются самим грузоотправителем в товарно-транспортной накладной, но нередко случаи их отсутствия, в связи с чем логисту приходится связываться со складом и запрашивать необходимую информацию. В результате, происходит задержка отправки данного груза, а в случае сборной перевозки — и всего рейса. Оформить спецификацию на каждый груз можно на основе складской логистики, либо автоматизировать процесс, используя, к примеру, промышленные весы с дополненным набором измерительных функций, напрямую подключенные к базе данных компании, куда будет отправляться вся получаемая о грузе информация. Поскольку далее данные могут выгружаться прямо в соответствующую специфика-

цию, то тем самым обеспечивается защита от ошибок или неполноты данных, предоставленных клиентом; устраняются возможные задержки при отправке рейса и таможенном оформлении. Однако работа склада в этом случае может быть несколько замедлена, ибо полностью автоматизировать процесс измерения груза крайне сложно. Альтернативный вариант: разработать и внедрить компактную полуавтоматическую систему для измерения веса груза, а остальная информация будет вноситься в базу данных сотрудником склада через сенсорный экран оборудования.

Фактором, препятствующим полному выполнению компанией «ПЭК» своих функций, как отмечено выше, является отсутствие у нее недвижимой собственности и наличие автопарка, состоящего из 650 крупнотоннажных автомобилей и 1250 единиц мало- и среднетоннажных транспортных единиц различных модификаций [11].

Проблема с недвижимостью требует разрешения: в большинстве случаев компания «ПЭК» лишь арендует ее, но не владеет. Например, в 2016 г. компания арендовала 16 тыс. м² в торгово-производственной зоне «Алтуфьево» на северо-востоке Москвы, и сейчас там расположен один из самых ее крупных филиалов в Москве — «Москва Север».

Показатели эффективности работы компании падают и из-за довольно крупных затраты на расширение автопарка, а также на ремонт, инфраструктуру, обслуживающий персонал, страхование и растущие налоги. Проблемой становится устранение простоя автотранспорта в период низкого спроса и наоборот, его недостаток в период спроса высокого, что приводит компанию к необходимости нанимать подрядчиков. Поэтому наиболее оптимальным вариантом является так называемый «смешанный парк», где используется и собственная, и наемная техника — именно такую схему недавно начала внедрять компания.

На следующем графике можно наглядно проследить динамику выручки и прибыли компании «ПЭК» в течение всего анализируемого периода (рис. 4).

Положительные результаты деятельности ООО «ПЭК» полностью характеризует показатель чистой прибыли. Можно сказать, что с точки зрения финансового положения компании находится в хорошем состоянии. Это свидетельствует о том, что организация в состоянии отвечать по своим обязательствам в краткосрочной, и, что крайне вероятно, долгосрочной перспективе.

Однако не менее важной является разрешение ситуации, связанное отсутствием у компании брокерской лицензии. Она требуется для проведения ком-

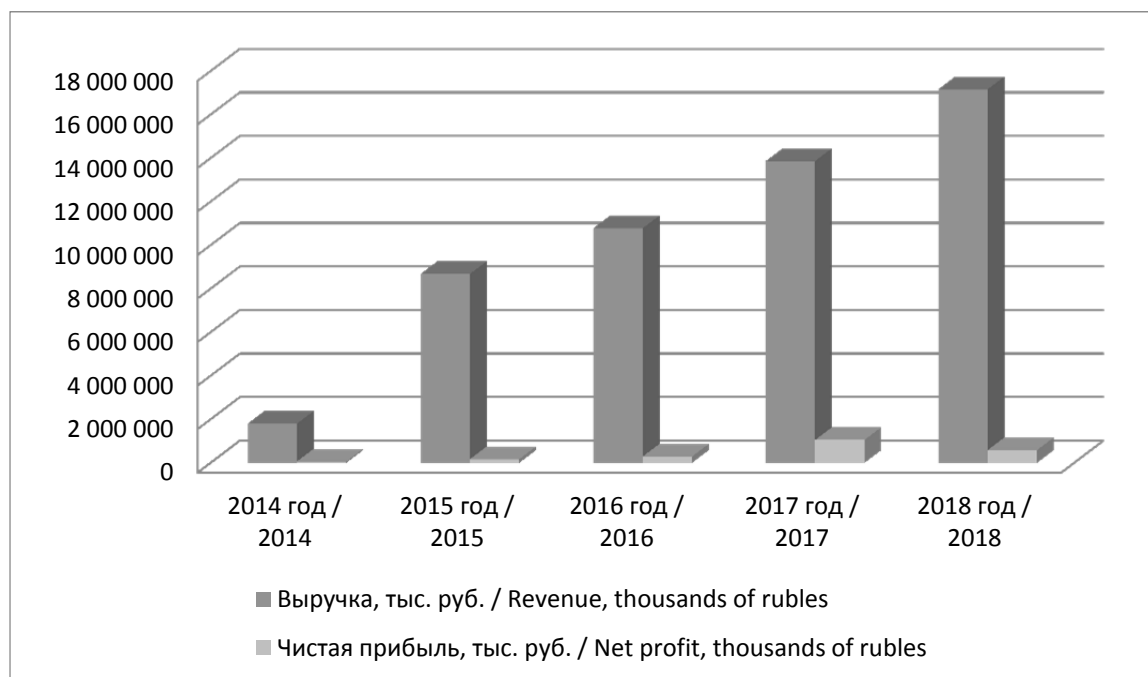


Рис. 4 / Fig. 4. Динамика выручки и чистой прибыли / Dynamics of revenue and net profit

Источник / Source: разработано автором / developed by the author.

панией гражданско-правовых операций с ценными бумагами в качестве поверенного лица на основании заключенного с клиентом договора. Брокерская лицензия — это не только разрешение, но еще и гарантия защищенности клиентов предприятия. Однако ее получение представляет собой сложный процесс, пойти на который готовы далеко не все компании нужно предоставить все необходимые документы, произвести оплату в размере 1,5 млн руб. за рассмотрение заявления и в дальнейшем полностью соответствовать требованиям органа, выдающего лицензию [12]. В то же время получение брокерской лицензии может привести к новым направлениям работы и новому источнику дохода, поскольку клиенту выгоднее работать с компанией, предоставляющей более широкий спектр услуг [13].

Предлагаемые рекомендации по совершенствованию и оптимизации организации международных перевозок грузов на примере компании «ПЭК», полностью проблему, естественно, не решают, а эффект от некоторых из них может проявиться в перспективе, поэтому их внедрению должны предшествовать расчеты [14].

Для начала руководителю организации необходимо закончить курсы по подготовке к сдаче экзамена на получение аттестата 1-го типа, стоимость которых в среднем составляет 30 000 руб., а сама сдача экзамена обойдется в еще 2 000 руб. [15]. До подачи заявки на ли-

цензию штат сотрудников должен быть пополнен еще несколькими специалистами с аттестатом 1-го типа, средняя зарплата которых будет составлять 150 000 руб. в месяц. Из-за развернутой по всей стране филиальной сети и довольно крупного клиентооборота компании для брокерской деятельности потребуется, как минимум, 100 сотрудников с общей суммой месячной зарплаты в 15 млн руб.

Следующий шаг — подготовка к подаче заявки на лицензирование. Для минимизации рисков компании придется нанять опытных юристов, которые помогут правильно составить всю документацию и будут сопровождать своего клиента на каждом этапе получения лицензии — их услуги оцениваются в 2 млн руб., но прибавим к этой сумме еще 1,5 млн руб. — таков размер взноса на рассмотрение заявки в принципе.

Для расчета прибыли используем данные, представленные ООО «ПЭК»: в сегменте международных перевозок в год обслуживаются 900 тыс. клиентов; из них 28% являются физическими лицами (252 тыс. клиентов в год), остальные 648 тыс. являются юридическими лицами. Произведем расчет среднего количества международных клиентов в день:

$$\frac{648000}{365(\text{дней})} = 1776 \text{ (юридических лиц в день), (1)}$$

$$\frac{252000}{365(\text{дней})} = 691 \text{ (физических лиц в день). (2)}$$

Эти расчеты необходимо было произвести для вычисления среднего потока клиентов, которые могут воспользоваться брокерской деятельностью компании. Дополнительно стоит учесть вероятность того, что клиенту могут не понадобиться брокерские услуги. Для этого вычтем 75% из ежедневного клиентооборота (согласно анализу сценариев по оптимистическому прогнозу). Получаем 445 юридических лиц и 173 физических соответственно. Средние тарифы других предприятий, уже занимающихся брокерской деятельностью, составляют 3000 руб. для физических лиц и 8500 — для юридических. Возьмем эти данные, но сделаем их более выгодными для клиентов, чтобы их выбор пал именно на услуги компании «ПЭК», а не на сторонних брокеров. Получим около 2000 и 7000 руб. соответственно. Теперь перемножим их с ежедневным потоком клиентов компании:

$$173 \times 2000 = 346\,000 \text{ руб.} \quad (3)$$

$$445 \times 7000 = 3\,115\,000 \text{ руб.} \quad (4)$$

$$346\,000 + 3\,115\,000 = 3\,461\,000 \text{ руб.} \quad (5)$$

Получаем ежедневную выручку в размере 3461000 руб. Следовательно за год выручка от брокерских услуг будет равна 1263265000 руб., что составит 7,4% от общей выручки компании (17000000000 руб. за 2017 г.). Теперь посчитаем чистую прибыль за один день. Для этого воспользуемся расчетами:

$$\text{Чистая прибыль} = \text{Выручка} - \text{Прочие расходы} - \text{Налог на доход} \quad (6)$$

К прочим расходам мы можем отнести зарплату брокеров, также учитываем налоги на сотрудников (32%) — это страховые взносы и прочие расходы: коммунальные, арендная платы (в процентном соотношении ко всему штату сотрудников компании примерно 2% на каждого). Ежедневную зарплату сотрудникам рассчитаем путем деления ежемесячной на среднюю 30 дней:

$$\frac{15\,000\,000}{30} = 500\,000 \text{ руб.} \quad (7)$$

Далее на основе этих данных вычисляем сумму налога на сотрудников:

$$500\,000 \times 32\% = 160\,000 \text{ руб.} \quad (8)$$

Прочие расходы на всех новых сотрудников в процентном соотношении составляют около 145000 руб. в день. Налог на прибыль компании составляет 20%, поэтому для ежедневной выручки от брокерских услуг он будет равен:

$$3\,461\,000 \times 20\% = 692\,200 \text{ руб.} \quad (9)$$

Наконец на основе полученных данных рассчитаем ежедневную чистую прибыль за брокерские услуги:

$$3\,461\,000 - 500\,000 - 160\,000 - 145\,000 - 692\,200 = 1\,963\,800. \quad (10)$$

Из расчета следует, что в день можно получить 1963800 руб. чистой прибыли, что покроет все затраты на получение брокерской лицензии в размере 3532000 руб. всего за пару дней. За первый год чистая прибыль составит порядка 713255000 руб. Можно сказать, что с течением времени количество потребителей брокерских услуг от общего клиентооборота возрастет, соответственно увеличится штат сотрудников, и вырастет размер чистой прибыли.

Итак, получение брокерской лицензии позволит компании «ПЭК» расширить спектр услуг, повысить конкурентоспособность, а также получить крупную финансовую выгоду.

ВЫВОДЫ

Выполненный анализ интермодальной перевозки грузов позволил сделать следующие выводы:

1. Оператор, как правило, оставляет себе только часть разницы между базовым тарифом и той ставкой, которую он получает от других транспортных предприятий или логистических посредников как крупный клиент. Разделение экономии транспортных затрат выгодно обеим сторонам по договору смешанных перевозок, а клиент освобождается от необходимости вести финансовые расчеты с большим количеством логистических посредников.

2. Большинство банков мира принимают коносамент в качестве товарно-распорядительного документа. Продавец, погрузив товар со склада на транспортное средство, предоставленное интермодальным оператором, получает от него коносамент и может предъявить его банку для открытия аккредитива, то есть получить причитающуюся ему по торговому контракту цену товара. Следовательно, экспортеру обеспечивается ускоренное получение дохода от продажи товара, а покупатель, получив коносамент на руки, может распоряжаться товаром задолго до

его поступления в место назначения. В результате и у продавца, и у покупателя из логистических затрат исключаются затраты на запасы в пути.

3. Интермодальные технологии приводят к сокращению простоев в пунктах перевалки, и возникает возможность организовать доставку строго по графику в соответствии с технологией «точно в срок» — в результате сокращаются запасы по всей товаропроводящей цепи: от источника сырья до конечного потребителя товаров.

4. Использование интермодальной технологии позволяет осуществлять в одном контейнере сборные поставки, включающие в себя мелкие партии от нескольких поставщиков, что приводит к сокращению стоимости перевозки и перевалки груза, повышению его сохранности.

5. Унификация законодательных требований в отношении таможенных процедур должна привести к облегчению их прохождения, а установленное законом единообразие документов сократит до

минимума время на их оформление и выполнение других формальностей.

Интермодальные перевозки оказывают непосредственное влияние на развитие российской экономики, поскольку от их эффективности зависят ключевые производственные процессы, сбыт, распространение продукции внутри страны, показатели экспорта и импорта на уровне государства и многие другие стратегически важные факторы. Инвестирование в инновации при осуществлении интермодальных перевозок способно повысить рейтинг России как существенно важного партнера при эффективной организации путей сообщения на международном уровне.

Считаем, что результаты проведенного исследования, направленные в таможенные и финансовые организации, будут способствовать развитию и совершенствованию международных и внутренних транспортных перевозок грузов и экономики РФ в целом.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Kannan P., Hongshuang L. Digital marketing: A framework, review and research agenda. *International Journal of Research in Marketing*. 2016;(34):32.
2. Pineiro-Otero T., Martinez-Rolan X. Understanding Digital Marketing — Basic and Actions, MBA: Theory and Application of Business and Management Principles. Springer; 2016.
3. Visser M., Berry M., Sikkenga B. Digital Marketing Fundamentals, From Strategy to ROI. Routledge; 2018.
4. Ушаков Д.В. Экономический эффект принципа интермодальности. *Логистика и управление цепями поставок*. 2019;(59):71–74.
5. Талыбов Д.Р. Методы оценки экономических рисков в международных транспортных коридорах. *Российское предпринимательство*. 2018;(11):97–103.
6. Василенок В.Л., Негреева В.В., Шевченко Я.В. Организация интермодальных перевозок: международный и российский опыт. *Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент»* 2015;(4):77–88.
7. Демцура С.С. Малое предпринимательство: роль и проблемы развития *Новая наука: Современное состояние и пути развития*. 2019;(9):223–225.
8. Шевырин Е.И. Основные понятия об интермодальной транспортно-логистической системе страны и региона. *Экономика. Налоги. Право*. 2011;4(3):89–93.
9. Стефанович Н.В., Кисель Т.Р. Организация перевозки сборных грузов с использованием логистического подхода. *Наука и техника*. 2013;(3):68–73.
10. Чабан А.Р. Особенности и специфика перевозки пищевых продуктов. *Молодой ученый*. 2016;13.1(117):132–134.
11. Андреев Д.В. Научно-исследовательские аспекты инновационного развития телекоммуникаций. Материалы Международной конференции «Инновационные направления исследований в области телекоммуникаций в мире». 2011.
12. Бутвина Е.В. Международная политика DHL в области логистики. Сборник тезисов выступлений II международного логистического форума. М.: Координационный совет по логистике. 2000.
13. Бруснянин Д.А., Пономарева М.С., Хоменко Я.В. Экономические механизмы регулирования транспортного комплекса региона. *Казанская наука*. 2014;(4):63–69.
14. Вакуленко С.П., Копылова Е.В. Логистика пассажирских перевозок: особенности и основные понятия. *Мир транспорта*. 2015;13(3(58)):32–37.

15. Гудков В.А., Дулина Н.В., Овчар Н.А., Бочкарева М.М. Качество транспортного обслуживания населения. Как измерить и за счет чего повысить? *Грузовое и пассажирское автохозяйство*. 2007;(8):39–41.

REFERENCES

1. Kannan P., Hongshuang L. Digital marketing: A framework, review and research agenda. *International Journal of Research in Marketing*. 2016;(34): 32.
2. Pineiro-Otero T., Martinez-Rolan X. Understanding Digital Marketing — Basic and Actions, MBA: Theory and Application of Business and Management Principles. Springer; 2016.
3. Visser M., Berry M., Sikkenga B. Digital Marketing Fundamentals, From Strategy to ROI. Routledge; 2018.
4. Ushakov D.V. The economic effect of the principle of intermodality. *Logistics and supply chain management*. 2019;(59):71–74. (In Russ.).
5. Talibov D.R. Methods for assessing economic risks in international transport corridors. *Russian Entrepreneurship*. 2018;(11):97–103. (In Russ.).
6. Vasilenok V.L., Negreeva V.V., Shevchenko Y.V. Organization of intermodal transportation: international and Russian experience. *Scientific journal of NRU ITMO. Series “Economics and Environmental Management”*. 2015;(4):77–88 (In Russ.).
7. Demtsura S.S. Small entrepreneurship: the role and problems of development. *New Science. Current situation and ways of development*. 2019;(9):223–225. (In Russ.).
8. Shevyrin E.I. Basic concepts of the intermodal transport and logistics system of the country and the region. *Economy. Taxes. Law*. 2011;4(3):89–93. (In Russ.).
9. Stefanovich N.V. Organization of groupage cargo transportation using a logistic approach. *Science and technology*. 2013;(3):68–73. (In Russ.).
10. Chaban A.R. Features and specifics of food transportation. *A young scientist*. 2016;13.1(117):132–134. (In Russ.).
11. Andreev D.V. Research aspects of innovative development of telecommunications. Pr. of International Conference “Innovative directions of research in the field of telecommunications in the world”. 2011.(In Russ.).
12. Butvina E.V. International policy of DHL in the field of logistics. Collection of abstracts of speeches of the II International logistics Forum. Moscow: Coordinating Council for Logistics. 2000. (In Russ.).
13. Brusyanin D.A., Ponomareva M.S., Khomenko Ya.V. Economic mechanisms of regulation of the transport complex of the region. *Kazan Science*. 2014;(4):63–69. (In Russ.).
14. Vakulenko S.P., Kopylova E.V. Logistics of passenger transportation: features and basic concepts. *World of Transport*. 2015;13(3 (58)):32–37. (In Russ.).
15. Gudkov, V. A., Dulina N. V., Ovchar N. A., Bochkareva M. M. The quality of transport services for the population. How to measure it and how to increase it? *Cargo and passenger automobile economy*. 2007;(8):39–41. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Анастасия Валентиновна Веригина — кандидат экономических наук, доцент Департамента мировой экономики и международного бизнеса, Финансовый университет, Москва, Россия
AVVerigina@fa.ru

ABOUT THE AUTHOR

Anastasiya V. Verigina — Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor at Department of World Economy and International Business, Financial University, Moscow, Russia
AVVerigina@fa.ru

Статья поступила в редакцию 09.02.2021; после рецензирования 18.06.2021; принята к публикации 25.07.2021.

Автор прочитала и одобрила окончательный вариант рукописи.

The article was submitted on 09.02.2021; revised on 18.06.2021 and accepted for publication on 25.07.2021.

The author read and approved the final version of the manuscript.