

DOI: 10.17747/2311-7184-2019-11-08-11
УДК 338.242



Организация мультимодальных перевозок в условиях неопределенности и риска

Крыгина И. Е., доцент
Московский автомобильно-дорожный государственный
технический университет (МАДИ), Россия, Москва
e-mail: irina_krygina@inbox.ru

Krygina I., Associate Professor, Moscow Automobile and Road State
Technical University (MADI), Russia, Moscow
e-mail: irina_krygina@inbox.ru

Аннотация. В статье приведена терминологическая трактовка понятия мультимодальной перевозки и обуславливающие ее признаки. Рассматриваются особенности транспортно-логистической системы нашей страны, диктующие специфические требования к логистическим схемам доставки грузов. Также рассматривается понятие риска, его виды и факторы применительно к для мультимодальным перевозкам. В заключение сформулирован единый порядок управления рисками в логистических системах.

Ключевые слова: мультимодальная перевозка, рынок транспортно-логистических услуг, риск, логистическая система, факторы риска, виды риска.

ORGANIZATION OF MULTIMODAL TRANSPORTATION UNDER UNCERTAINTY AND RISK

Annotation. The article provides a terminological interpretation of the concept of multimodal transportation and the signs that determine it. We consider the features of the transport and logistics system of our country, dictating specific requirements for logistics schemes for delivering goods. Also considered is the concept of risk, its types and factors as applied to multimodal transport. In conclusion, a unified procedure for risk management in logistics systems is formulated.

Keywords: multimodal transportation, the market of transport and logistics services, risk, logistics system, risk factors, types of risk.

Понятие мультимодальной перевозки

Терминологически понятие мультимодальной перевозки грузов впервые было сформулировано в Конвенции ООН 1980 года «О международных смешанных перевозках грузов». [4]

В Концепции согласованной транспортной политики государств – участников СНГ на период до 2020 года, утвержденной решением Совета глав правительств СНГ в 2008 году, дано следующее определение: «Мультимодальная перевозка – это перевозка грузов, когда лицо, ее организующее, несет ответственность за груз на всем пути следования независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого перевозочного документа». [6]

При мультимодальной перевозке грузовладелец заключает договор на весь путь передвижения груза с одним лицом (оператором). Оператор (например, экспедиторская фирма) организует перевозку груза на всем протяжении маршрута различными видами транспорта, включая при необходимости перегрузку и промежуточное хранение на складах, освобождая тем самым грузовладельца от необходимости заключения нескольких договоров с другими транспортными или складскими предприятиями. В логистике мультимодальная перевозка характеризуется следующими признаками:

- наличием единого оператора на всем маршруте следования груза;
- единой сквозной ставкой фрахта;
- единым транспортным документом;
- единой ответственностью за груз и исполнение договора перевозки.

Главными принципами осуществления мультимодальных перевозок считаются:

- единый коммерческо-правовой режим;
- максимальное использование телекоммуникационных сетей и систем электронного документооборота на базе единых международных стандартов;
- единый организационно-технологический принцип управления перевозками, основанный на координации действий всех логистических посредников, участвующих в транспортировке;
- комплексное развитие инфраструктуры различных видов транспорта.

Особенности транспортно-логистической системы РФ

Являясь неотъемлемой частью рыночной инфраструктуры, транспорт существенно влияет на динамичность и эффективность социально-экономического развития страны и ее отдельных регионов, причем происходит это при постоянно растущем значении транспортного фактора. [8] Это особенно актуально как для регионального развития субъектов, так и в целом для нашей огромной страны, находящейся на протяжении важнейших мировых транспортных коридоров и торговых путей между растущей производственно-экономической мощью Юго-Восточной Азии и Европой.

Сегодня транспортно-логистический рынок России состоит из следующих сегментов: перевозка грузов, сопровождение «от двери до двери» (транспортно-логистические услуги), хранение (складирование) и грузопереработка, организация сбыта или распределение по сети сбыта (дистрибуция) и управление перечисленным комплексом услуг с целью недопущения сбоев (управленческая логистика). [3]

Специфика развития транспортного рынка нашей страны во многом объясняется ее огромной территорией, различными природно-климатическими условиями, обуславливающими развитие или недостаточность транспортной инфраструктуры. Так, основные производственные мощности расположены в европейской части России, и здесь же транспортная инфраструктура сильно выделяется по отношению ко всей остальной территории страны.

В нашей стране используется преимущественно железнодорожная мультимодальная схема перевозки. Основная масса грузов перевозится из глубинной территории страны по железной дороге, а затем перегружается на морской транспорт для доставки в районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, так как другой возможности обеспечить население этих территорий продуктами питания, а предприятия – необходимым оборудованием нет.

Огромная протяженность маршрутов доставки, неравномерность в развитии инфраструктурных элементов, транспортных узлов и терминалов, а также колоссальное влияние природно-климатического фактора заставляют уделять особое внимание понятию неопределенности и транспортным рискам при организации перевозок.

Риск, его виды и факторы для мультимодальных перевозок

Риск можно определить как преодоление неопределенности в ситуации неизбежного, но часто обязательного выбора. [5] Риски всегда связаны с неопределенностью. Причем важны два момента: степень неопределенности и ее причины. Под неопределенностью понимается состояние объективных условий, в которых решение принимается к исполнению, когда невозможно либо затруднительно оценить последствия в силу неточности и неполноты имеющейся информации. Степень неопределенности также очень важна, ведь управлять можно только теми рисками, по которым имеется хоть какая-либо значимая информация. Если информации нет, то такие риски именуются неизвестными, и по ним приходится закладывать специальный резерв без реализации процедур управления (например, ситуации внезапного изменения транспортного или налогового законодательства). Под неблагоприятной ситуацией или неблагоприятным последствием могут пониматься: убытки, получение нулевого результата (ни убытки, ни прибыль), недополученные средства от дохода или прибыли относительно ожидаемых значений этих показателей и событие, которое может привести к убыткам и недополучению доходов или прибыли в будущем. [1]

В качестве вероятных причин возникновения риска, кроме неопределенности, могут выступать случайность и противодействие.

Случайность – это сумма обстоятельств, которые возникают под воздействием факторов внешней среды, как правило, независимо от общей ситуации. Случайность усиливает влияние неопределенности.

Противодействие – это намеренное сопротивление обстоятельствам и участникам процесса при его выполнении. К противодействию можно отнести умелые действия конкурентов, использующих сложившиеся обстоятельства в своих интересах, или действия контрагентов или третьих лиц, которые выполняют или не выполняют условия договора. Здесь необходимо отметить, что риск, связанный с противоправными действиями третьих лиц при организации перевозок и в логистике, является одним из самых актуальных и практически не изученных, но имеющих огромное значение. Основной проблемой выявления данного вида риска является то, что зачастую не представляется возможным определить, насколько то или иное лицо поступает недобросовестно. Также возникают определенные проблемы в выявлении предполагаемого мошенника. На данную работу у страховщиков и у самих логистов не всегда находится время.

Предвидение рисков, управление ими и своевременное принятие превентивных мер по их снижению и устранению приобретают огромное значение в процессе организации перевозок. Однако, чтобы предложить методы снижения риска, необходимо выявить соответствующие факторы и оценить их значимость. [7, с.49]

Рассматривая риск с позиции логистики, в частности при организации смешанных перевозок, особое внимание следует обратить на факторы «время доставки» и «пространство/длина маршрута», которые являются основными при проектировании любой перевозки.

Фактор «время доставки» в логистике сокращается в последнее время параллельно с увеличением технологических скоростей различных видов транспорта, применением интермодальных и пакетных технологий перевозок. Однако требование доставки груза «точно в срок» остается основополагающим. В условиях длительных сроков перевозки могут произойти изменения в графиках движения, при этом нельзя исключать сбой из-за погодных условий, аварий или недобросовестности перевозчика. Любой подобный сбой затрагивает интересы контрагентов и негативно сказывается на собственных производственных графиках или планах продаж грузополучателей.

Что касается фактора «пространство» в логистике, то следует подчеркнуть, что пространственная удаленность, прямо влияющая на длину маршрута перевозки, всегда увеличивает риск. Пока груз будет отправлен со склада поставщика и прибудет на склад заказчика, он может пройти большие расстояния, сменить несколько видов транспорта, переходить во владение, распоряжение или под контроль различных юридических лиц: экспедиторов, погрузчиков, перевозчиков и т.п. В таких ситуациях не всегда существует доверие между сторонами, что усугубляет ситуацию и увеличивает риски недопоставок или поставки не в оговоренное время.

Поэтому при исследовании рисков в мультимодальных перевозках целесообразно рассматривать организацию перевозки с позиции продавца и с позиции покупателя перевозимого груза.

Условия доставки груза получателю согласуются во время подписания контракта купли-продажи, в котором обязательно обсуждаются аспекты перехода ответственности и рисков от продавца к покупателю. На этом этапе неточность в выборе условий поставки может повлечь за собой убытки, связанные, например, с возникновением непредвиденных транспортных издержек в процессе перевозки либо порчей или утратой товара. Четкое определение точек перехода риска диктуется необходимостью перегрузки товара между различными видами транспорта в процессе перевозки и одновременным переходом ответственности между контрагентами. Точки риска обычно совпадают с местом перевалки груза между различными видами транспорта.

Правила Incoterms достаточно четко определяют точки перехода обязанностей субъектов сделки и распределяют возможные риски и затраты между покупателем и продавцом в зависимости от базисных условий поставки. Однако, учитывая особенности мультимодальной перевозки, данный вопрос может оговариваться отдельно.

Система управления рисками при организации мультимодальной перевозки направлена, прежде всего, на снижение уровня неопределенности в процессе доставки груза. Ведь логистическая компания, выполняющая перевозку, должна предоставить конкретные гарантии заказчику и другим заинтересованным лицам в отношении того, что их запросы будут выполнены.

Поэтому при проектировании доставки по мультимодальной схеме необходимо проработать обоснованную и структурированную последовательность действий, связанную с неопределенностью и факторами возникновения риска и охватывающую все этапы перевозочного процесса.

В любой перевозке всегда присутствуют различные неопределенности, провоцирующие возникновение рисков. Поэтому риски целесообразно делить на «известные» и «неизвестные».

К известным следует отнести те риски, которые заранее определены и оценены. Реакцию на них можно спланировать заранее, в том числе и финансовый ущерб от их возникновения. Как правило, для любой перевозки существует определенный «скелет» известных рисков и соответствующая смета расходов под каждый из них.

Неизвестные риски идентифицировать на этапе планирования перевозки очень трудно или вообще невозможно. Поэтому они не могут быть заранее экономически просчитаны. Однако в ряде случаев опытные логисты заранее могут спрогнозировать такие риски исходя из прошлого собственного опыта либо из анализа деловой статистики по рассматриваемому направлению.

Для логистических компаний характерными являются следующие виды рисков:

1. Коммерческий риск выражается в нарушении графика перевозки, недостачи продукции, увеличении транспортных затрат, невыполнении финансовых обязательств, утрате доли дохода (прибыли);
2. Риск ущерба в результате изменения погодных условий, включая стихийные бедствия;
3. Технические риски связаны с эксплуатацией технических средств логистической системы;
4. Риск утраты груза в результате хищения, учитывая пропажу груза без вести или угон транспортного средства вместе с грузом;
5. Экологический риск, выраженный в ущербе окружающей среде, например при транспортировке или хранении продукции;
6. Риск наступления гражданской ответственности, возникшей в связи с ущербом, нанесенным юридическим или физическим лицам в процессе логистической деятельности;
7. Риск, связанный с противоправными действиями третьих лиц, о котором было упомянуто выше.

В процессе перевозки грузы подвергаются огромному количеству внешних воздействий, начиная от противоправных действий третьих лиц и заканчивая неблагоприятными погодными условиями. Все это может повлечь значительный ущерб для грузовладельца и нарушить сам процесс перевозки. Среди множества факторов, влияющих на наступление риска в процессе перевозки можно отметить следующие:

- характер груза и степень его подверженности рискам;
- качество упаковки и ее соответствие характеру груза;
- технические характеристики транспортного средства;
- время года и погодные условия;
- протяженность и направление маршрута перевозки.

Кроме вышеперечисленного, к обязательным мерам, предупреждающим риски при выполнении мультимодальных перевозок, следует отнести учет таких внешних факторов, как:

- инфляция – значительный или неравномерный рост цен на горюче-смазочные материалы, топливо, энергоносители, запчасти, транспортные, сервисные и другие услуги;
- изменение банковских процентных ставок и условий кредитования, налоговых ставок, таможенных пошлин;
- изменения в отношениях собственности и аренды, в трудовом законодательстве и др.

Так, на транспортном рынке ежегодно растут ставки на автомобильные перевозки, что приводит к увеличению стоимости мультимодальных перевозок в целом, потому что автотранспорт является неотъемлемой частью этой логистической схемы доставки. При этом эти тенденции прогнозируемы, так как рынок автоперевозок

представляет собой рынок монополистической конкуренции. Поэтому автомобилистам удерживать цены на каком-то определенном уровне сложно. Морские линии также ежемесячно меняют ставки, поэтому здесь ситуация также нестабильная. Для этого явления даже существует общепринятый термин GRI, обозначающий плановое повышение базовой ставки с определенной даты. Причем ставки могут как повышаться, так и понижаться.

Заключение

Любая мультимодальная перевозка имеет высокую степень риска, связанную с влиянием множества факторов, известных и неизвестных заранее на этапе проектирования. Во избежание возникновения рисков ситуаций необходимо избрать определенные методы и приемы, которые наилучшим образом смогут обезопасить сам груз и наладить систему грузоперевозок в целом.

Система управления рисками логистической компании предполагает единый порядок следующих мероприятий:

1. Идентификация рисков;
2. Планирование мероприятий по уменьшению рисков;
3. Мониторинг рисков и контроль выполнения мероприятий по уменьшению рисков;
4. Анализ эффективности реализованных мероприятий и извлечение уроков для компании.

Мировые стандарты качества логистических услуг предъявляют жесткие требования к транспорту в части ускорения времени доставки грузов при минимизации затрат на транспортировку. Обеспечение условий для эффективного развития системы мультимодальных перевозок возможно, с одной стороны, на базе развития законодательных, кредитных, налоговых, финансовых и иных элементов внешней среды, в которой действуют грузоперевозчики и их партнеры, уменьшающих спектр и влияние «известных» рисков. С другой стороны, необходимо принципиальное улучшение деятельности самих логистических компаний по предоставлению наиболее полного пакета логистических услуг грузовладельцам. [2]

Список литературы

1. Бочков С. П. Инвестиционные риски автотранспортных предприятий // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2018. № 3 (17). С. 10.
2. Жидкова М. А., Шпилькина Т. А., Козлова Д. С. Развитие транспортно-логистических процессов как один из элементов оживления экономики // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2017. № 3 (13). С. 13–14.
3. Игнатенко В. П., Султыгова А. А. Анализ развития транспортной логистики России (2012–2016 гг.) // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2017. № 3 (13). С. 14–15.
4. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов. [Электронный ресурс] URL: <http://docs.cntd.ru/document/901761686> (дата обращения: 02.10.2019).
5. Крыгина И. Е. Обеспечение экономической безопасности бизнес-проектов в условиях риска // Вектор экономики – 2018. № 11 (29). С. 124.
6. Решение о приоритетных направлениях сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года. [Электронный ресурс] URL: <http://cis.minsk.by/reestr/ru/printPreview/text?id=2560&serverUrl=http://cis.minsk.by/reestr/ru> (дата обращения: 04.10.2019).
7. Смехов А. А. Основы транспортной логистики – М.: Транспорт, 2010.
8. Храмова Н. А., Храмов Р. И. Основы сущности и управления инновациями на транспорте // Стратегии бизнеса. – 2019. № 1 (57). С. 3.