

УДК 338.47

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ В НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

КРУГЛОВА Инна Александровна, к.э.н., к.ю.н., доцент¹,

КИРИЛЛОВ Александр Николаевич, научный стажер¹

¹ Кафедра мировой экономики и менеджмента, Автономная некоммерческая организация высшего образования «Международный банковский институт», Санкт-Петербург, Россия

Адрес для корреспонденции:

И.А. Круглова, 191023, Невский пр., 60. Санкт-Петербург, Россия.

Т.: + 7 (812) 494 05 14. E-mail: kruglova@ibispb.ru

Аннотация

В статье обосновывается характерный процесс расширения рынка транспортных услуг России, когда используются новые методы и технологии перевозки грузов, рассматривается место и роль транспорта в экономике. Раскрывается понятие «мультимодальная перевозка» с учетом управления транспортными потоками, использования различных видов транспорта на основе принципов оптимизации графиков движения, когда все виды транспорта управляются из одного центра, который несет ответственность за груз и его доставку. Необходимость использования системы мультимодальных перевозок транспортными предприятиями реального сектора обосновывается на базе выделенных преимуществ с целью эффективного развития транспортных услуг с учетом инновационности. Проанализирована деятельность транспортных предприятий реального сектора, использующих мультимодальные перевозки и предлагающие различные виды транспортных услуг населению. Базовые офисы таких предприятий расположены в крупных транспортных центрах: Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске. На базе выявленного инновационного потенциала транспортных предприятий реального сектора предлагается комплекс мер по его реализации для формирования единой транспортной системы в условиях информатизации.

Ключевые слова

Транспорт, мультимодальные перевозки, транспортные системы, транспортное предприятие, структурные подразделения, реальный сектор, инновационный потенциал, риски.

UDC: 338.47

THE DEVELOPMENT OF MULTIMODAL TRANSPORT IN RUSSIA IN THE NEW TECHNOLOGICAL CONDITIONS

**KRUGLOVA Inna A., Candidate of Economics, Candidate of Legal Sciences,
Associate Professor¹,**

KIRILLOV Aleksandr N., Postgraduate¹

¹ Department of world economy and management, Autonomous non-profit organization of higher education «International banking Institute», St. Petersburg, Russia

Address for correspondence:

Inna A. Kruglova, 191023, St. Petersburg, Nevsky pr., 60

T.: + 7 (812) 494 05 14. E-mail: kruglova@ibispb.ru

Abstract

In the article the authors substantiate the characteristic process of expansion of the Russian market of transport services, when new methods and technologies of cargo transportation are used, the place and role of transport in the economy is modified. The concept of «multimodal transportation» and «multimodal transportation system» with the management of traffic flows, the use of different modes of transport on the basis of the principles of optimization of traffic schedules, when all modes of transport are controlled from one center, which is responsible for the cargo and its delivery. The necessity of using the system of multimodal transport by transport enterprises of the real sector is justified on the basis of the selected advantages for the effective development of transport services with regard to innovation. The activity of transport enterprises of the real sector using multimodal transport and offering various types of transport services to the population, whose basic offices are located in major transport centers: Moscow, St. Petersburg, Novosibirsk, is analyzed. On the basis of the identified innovative potential of transport enterprises of the real sector, a set of measures for its implementation for the formation of a unified transport system in the conditions of Informatization is proposed.

Keywords

Transport, multimodal transport, transport systems, transport enterprise, structural units, real sector, innovative potential, risks.

Введение. В условиях рыночных отношений транспортная составляющая имеет важное значение. В рамках глобализации и интеграционных процессов в национальном хозяйстве пересматривается и предназначение транспорта. В отношении к транспортной политике национального хозяйства данный вид коммуникаций признают как структурно-технологическую составляющую экономики государства и общества в целом. При этом эффективное удовлетворение потребностей в перевозках высокого качества, например, доставка грузов от поставщика к потребителю «точно в срок», выходит на первый план.

В настоящее время развитие транспортных систем является жизненно важным компонентом экономики, где все шире используются новые методы и технологии перевозки грузов, что дает возможности решать специфические задачи по управлению транспортными потоками в стране.

Интерес к проблемам развития транспорта связан прежде всего с причинами экономического характера. Философия разных типов мультимодаль-

ного транспорта приводит к объединению различных отраслей транспорта, для того чтобы новая сформированная транспортная цепь была более экономически эффективной от первоначального отправителя груза к последнему получателю груза при существующей конкуренции между операторами данного транспорта.

Развитие инфраструктуры страны оказало существенное влияние на транспортную политику и структуру деятельности транспортных предприятий реального сектора в национальном хозяйстве России [1]. Процессы товародвижения на рынке с точки зрения управления транспортными потоками следует, в первую очередь, рассматривать как совершенствование системы доставки грузов, а объектом рационализации в этом случае является совокупность всех участников процесса, осуществляющих операции по доведению грузов от одной системы к другой. Применяются мультимодальные перевозки, когда для каждого участка пути подбирается более подходящий вид транспорта в зависимости от особенностей груза и интересов клиента.

Поэтому, наряду с концепцией единой транспортной системы, на современном этапе более актуальна идея формирования системы мультимодальных перевозок и региональных транспортных логистических систем на базе нужных грузовых направлений, существующей региональной транспортной инфраструктуры, включающей пути сообщений, транспортные предприятия, оптовые торговые базы, складские помещения, а также банки, товарные биржи, информационные центры и телекоммуникационные системы.

М.А. Кузьмина, С.Л. Надирян, Е.О. Чернобривец представляют мультимодальную перевозку, осуществляемую как минимум двумя видами транспорта [2].

С нашей точки зрения, мультимодальная перевозка представляет собой перевозку груза, выполняемую по одному договору и предполагающую применение разных видов транспорта: автомобильного, морского, железнодорожного и воздушного, охватывая перегрузки на различных терминалах. Иногда доставка груза осуществляется только одним видом транспорта. Однако очень часто прибегают к использованию различных транспортных средств.

Так, быстрая и дорогая доставка груза осуществляется с применением воздушного судна в качестве единственного перевозчика, а при медленной и дешевой перевозке используется мультимодальная схема сборных грузов. В этом случае груз отстаивается на складах, а после перевозится различными видами транспорта.

На современном этапе мультимодальные перевозки представляют собой один из наиболее привлекательных и удобных способов доставки грузов на различные расстояния: средние и дальние [3]. В межнациональных системах, управляющих транспортными потоками, различные виды транспорта применяются на базе принципов оптимизации контактных графиков. При этом при многолетних стабильных перевозках все виды транспорта управляются из одного центра, т.е. одной транспортной компанией, которая несет всю ответственность за доставку груза и выполняет координацию и контроль транспортировки груза на протяжении всего маршрута. Поэтому большинство предпринимателей стараются перевозить груз, доверяя процесс его транспортировки, своевременной доставки, как и все риски, связанные с перевозкой, единственной компании.

Хорошей предпосылкой для формирования многофункциональной системы в России является создание сети магистральных международных железнодорожных линий, разработка и создание современной инфраструктуры автомобильных дорог с использованием специализированных технических характеристик, открытие морских портов и аэропортов, оборудованных навигационными технологическими системами.

На наш взгляд, рассматриваемая система мультимодальных перевозок состоит из определенных элементов. Она предполагает не только объединение различных видов транспорта, эксплуатацию транспортной инфраструктуры, применение разных мультимодальных терминалов, но и решение вопросов эффективного формирования и управления транспортными предприятиями реального сектора хозяйства России в отношении микро- и макроэкономического уровней хозяйства с целью его технологического развития.

Поэтому **целью** исследования является рассмотрение роли, особенности формирования транспортных предприятий реального сектора на основе обозначенных преимуществ мультимодальных перевозок и эффективного развития транспортных услуг с учетом инновационности и формирования единой транспортной системы.

Для достижения данной цели необходимо решить следующие ключевые **задачи** исследования, которыми являются: рассмотрение сущности и роли транспортных предприятий в системе мультимодальных перевозок их формирования на базе эффективного управления; анализ функционирования транспортных предприятий реального сектора в крупных транспортных центрах: Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске; выявление инновационного потенциала транспортных предприятий реального сектора; предложение

комплекса мер по реализации инновационного потенциала с целью создания единой транспортной системы в условиях информатизации.

Применение общенаучных **методов исследования**, в т. ч. исторического, логического методов исследования социально-экономических явлений и процессов, а также методов сравнительного и системного анализа, теорий инновационного развития и управления такими системами, как транспортные предприятия реального сектора, позволяют обозначить их роль в национальном хозяйстве России в системе мультимодальных перевозок. В свою очередь, комплекс применяемой методологической основы дает возможности обосновать перспективность развития мультимодальных перевозок.

Результаты исследования. Транспортное предприятие реального сектора национального хозяйства России решает разные вопросы, связанные с доставкой грузов. Прежде всего компания выбирает определенный вид транспортировки, а также способы организации перевозок. Выбирая рациональные транспортные средства, фирма руководствуется в первую очередь соответствием их типа характеристикам перевозимых грузов. Кроме того, при выборе транспорта в качестве критериев принимают сохранность груза; грамотное использование его вместимости, а также грузоподъемности; снижение расходов на его перевозку [4].

Управление транспортировкой – это система организации доставки грузов из одной точки в другую по оптимальному маршруту. Оптимальным считается маршрут, по которому возможно доставить груз в кратчайшие сроки (или предусмотренные сроки) с минимальными затратами, где основной функцией является перемещение грузов транспортным средством по определенной технологии. Этим целям транспортировки соответствуют прогрессивные методы перевозок: пакетные, контейнерные и комбинированные.

На наш взгляд, внешнеторговые грузы можно привлечь в российскую транспортную сеть только в результате формирования единой транспортной системы страны, при этом следует модернизировать существующую транспортную инфраструктуру и внедрить современные подходы управления в систему взаимодействия всех участников транспортировки. При этом система мультимодальных перевозок применяется в условиях кооперации в рамках крупных грузоперевалочных центров, формируемых в регионах. Кроме того, при выполнении мультимодальных перевозок нужно принимать во внимание множество факторов, а именно: тип груза, срочность доставки, местоположение конечного пункта назначения, а также преимущества и недостатки определенного вида транспорта для выбора наиболее подходящего маршрута. По-

этому благодаря данным перевозкам возникла возможность доставки груза «от двери до двери» в максимально кратчайшие сроки.

В качестве ключевых транспортных коридоров уже определены приоритетные направления и инфраструктура транспортной связи как Центральной, так и в Восточной части России, включая такие, как Москва – Астрахань, Москва – Новороссийск, Москва – Нижний Новгород, Волго-Донской водный путь, Транссибирский путь, Северный морской путь. Речной транспорт, участвующий в мультимодальных перевозках, определяется перспективным направлением развития перевозок в меридиональном тренде. Кроме того, предполагается развитие перегрузочных мультимодальных терминалов в крупных транспортных центрах, а также реконструкция и строительство новых морских портов.

На наш взгляд, Санкт-Петербург также выступает крупным транспортным центром, способствующим развитию мультимодальных перевозок. Через Санкт-Петербург, благодаря географическому положению, реализуется свыше 20% перевозок отечественных внешнеторговых и транзитных грузов. В целом, в транспортную систему хозяйства России на Северо-Западе, в т. ч. порты Финляндии и Прибалтики, на сегодняшний день поступает в совокупности около 54% импортных и транзитных грузопотоков, применяющих систему мультимодальных перевозок.

При этом в Санкт-Петербурге работает морской порт, обслуживающий международные грузопотоки, он формирует транспортный комплекс региона, его деятельность связана с перевалкой грузов с одного типа транспорта на другой. Приблизительно 49% грузов порта осуществляется железнодорожным видом транспорта, 33% – автомобильным, 14% – речным и 4% – трубопроводным [5].

Наряду с этим, в Санкт-Петербурге находится центральный офис одного из успешных транспортных предприятий «Деловые линии». Оно основано в 2001 году, имеет холдинговую структуру и выступает на рынке в качестве транспортно-экспедиторской компании, занимающейся контейнерными перевозками сборных грузов автомобильным, авиационным, железнодорожным транспортом.

Предприятие «Деловые линии» использует новые технологии управления транспортными потоками в регионах страны. С момента создания предприятие стало применять межтерминальную доставку грузов от поставщика до адреса клиента, а затем предоставлять услугу «экспресс-перевозки».

В начале своей деятельности предприятие возило только сборные грузы, когда один автомобиль перевозил грузы нескольких отправителей. Для повышения экономической эффективности доставки, автомобиль целиком стал выделяться под потребности одного заказчика. Увеличилось количество заказов, стали активно закупать автомобильные фуры «евро-стандарт», которые сегодня составляют почти половину автопарка и востребованы на магистральных направлениях. При этом рентабельность предприятия возросла и оно начало быстро развиваться. Таким образом, появился бренд «Деловые линии». Предприятие стало использовать мультимодальные перевозки, страховать грузы от всевозможных рисков как на отдельные операции, так и на весь период пути, развивать инновационные технологии, где она стала одной из первых, кто стал использовать онлайн-сервисы и разрабатывать технологические платформы, что помогло существенно увеличить клиентскую базу, повысить конкурентоспособность и увеличить инновационный потенциал.

Уникальным является то, что в компании «Деловые линии» разработали специализированное приложение для водителей большегрузных автомобилей, которое обеспечивает их оперативной информацией по ходу маршрута. Вскоре появилось мобильное приложение, без которого невозможно эффективно сотрудничать с клиентами. Предварительный заказ с сайта позволяет оперативно получить груз на складе, а отслеживание перемещения дает возможность в любое время узнать его местонахождение, что повышает безопасность деятельности предприятия. К тому же компьютеризация процесса уменьшает стоимость услуги для конечного потребителя.

Компания «Деловые линии» предлагает комплексные услуги Third-Party Logistics (3PL) для клиентов (транспортировка, экспедирование, складирование, таможенное оформление), что позволяет сэкономить средства предприятия с учетом типа транспорта и существования единого сквозного тарифа на весь маршрут.

На наш взгляд, рост числа отправок в «Деловых линиях» обусловлен, во-первых, востребованностью услуги экспресс-доставки, которая вдвое увеличила показатели грузооборота, во-вторых, за счет роста свыше 50% авиаперевозок, а также грузооборота доставки малотоннажным транспортом «от адреса до адреса» на треть.

По прогнозам аналитиков, предприятие «Деловые линии» к концу 2019 года ожидает рост грузооборота на рынке сборных перевозок в России, который составит около 6% [5] благодаря росту производства отечественных то-

варов народного потребления, а также товарооборота в сегменте интернет-торговли, которая подразумевает доставку товаров «от двери до двери».

Миссия предприятия – «Делать сложное – простым». На сегодняшний день ее цель – стать основой для развития транспортного бизнеса на территории России и за ее пределами, быть частью каждого груза, перевезенного транспортом компании путем повышения качества обслуживания транспортными услугами предприятий, предпринимателей и частных лиц, при значительном снижении стоимости перевозки.

Таким образом, проведенный анализ деятельности компании «Деловые линии» позволяет авторам выделить ее ключевые преимущества. Во-первых, данное транспортное предприятие реального сектора хозяйства России имеет крупный автопарк, организующий перевозки по разным мультимодальным схемам. Во-вторых, мультимодальные перевозки позволяют сократить время транспортировки груза, наряду с возможностью страхования от всевозможных рисков. В-третьих, контакт-центр компании, работающий круглосуточно и информирующий клиентов по интернету, телефону, почте, позволяет повысить рентабельность деятельности компании.

Уникальным российским транспортным предприятием реального сектора, наряду с предприятием «Деловые линии», работающим на рынке мультимодальных перевозок, является «СДЭК», созданный в феврале 2000 года. Первоначально целью его создания была доставка товаров интернет-магазина Korzina.ru по городам Сибири и Дальнего Востока. Однако позже деятельность компании сосредоточилась на грузоперевозках. По мере расширения компании, с открытием первого офиса в Москве в 2001 году, число его региональных отделений росло. При этом в 2014 году открылся первый офис российского предприятия в Китае. Отечественная компания «СДЭК» после открытия первого офиса российского предприятия в Китае стала одной из пяти владельцев самых окупаемых франшиз по версии Forbes и сейчас занимается междугородними и международными перевозками с применением новых технологий.

Несмотря на то, что центральный офис транспортной компании, насчитывающей более десяти тысяч сотрудников, расположен в Новосибирске, главные сортировочные центры работают в городе Дзержинском в Московской области и Санкт-Петербурге.

Компания «СДЭК» уже 17 лет доставляет почтовые отправления, товары, оборудование и грузы. При этом предприятие активно развивается, при-

влекая новых клиентов и партнеров, перевозит грузы в городах, регионах и в других странах.

Курьерская служба компании «СДЭК» «Экспресс-Курьер», отделения которого открыты во всех крупных городах России, а также в странах ближнего и дальнего зарубежья, является лидером на рынке грузоперевозок,

Для оптимизации работы с клиентами компания сформировала официальный сайт с информацией о предоставлении и онлайн-заказа услуг, оплатой услуг переводом с карты или электронного кошелька, сервисами отслеживания посылок.

На наш взгляд, необходимо обозначить комплекс услуг, свидетельствующих об эффективной деятельности компании реального сектора. Во-первых, услуги по тарифам срочной доставки «Супер-Экспресс», «Блиц-Экспресс» груз или корреспонденция доставляются к получателю в день обращения. Во-вторых, услуги по тарифным опциям «Экспресс» позволяют получить необходимое в пункте назначения в течение 24 или 48 часов. В-третьих, в случае экономичной доставки грузов автомобилями по дорогам России получатели сами забирают посылки из пунктов выдачи. В-четвертых, при международных перевозках компания оформляет таможенные документы. При этом посылка выдается получателю. В-пятых, в комплекс услуг для интернет-магазинов или корпоративных клиентов включена возможность обмениваться данными, сортировать партии грузов по направлениям, своевременно информируя о прибытии груза по телефону или иной доступной для него форме, предоставлять бесплатную упаковку документов. При этом на всех этапах доставки производится контроль сохранности отправок: независимыми охранными агентствами производится видеонаблюдение за деятельностью сортировочных центров, каждый автомобиль после загрузки пломбируется, на пункте прохождения в пути посылку сканируют и взвешивают. Посылка при оформлении страхуется при организации собственного отдела контроля качества обслуживания СДЭК. В-шестых, предприятие сотрудничает с крупными авиакомпаниями, такими как Аэрофлот, RedWings, S7, имеет свой автопарк большегрузных машин. Со всеми авиа- и магистральными перевозчиками согласованы графики отправки грузов.

Таким образом, обозначенный авторами комплекс услуг, предоставляемый компанией «СДЭК», делает возможным использовать систему мультимодальных перевозок при сотрудничестве с интернет-магазинами, создать оптимальную транспортную схему доставки, уменьшить время доставки грузов потребителю по всем направлениям при страховании его от

всевозможных рисков и отслеживании груза при транспортировке по всему маршруту.

На наш взгляд, продвинутой транспортной компанией реального сектора экономики является Первая экспедиционная компания («ПЭК»), созданная в 2001 году и функционирующая в сфере перевозок сборных грузов с управляющим офисом в Москве. Филиалы компании работают по всей территории России, от Калининграда до Дальнего Востока, в том числе в Санкт-Петербурге.

Данная компания постоянно открывает новые филиалы и осваивает разные виды транспорта, выполняя мультимодальные перевозки, применяя передовые технологии и наращивая инновационный потенциал. Она осуществляет высокотехнологичный контроль за деятельностью работников, что дает возможность доставить груз в кратчайшие сроки, принять груз на ответственное хранение, а также минимизировать существующие риски.

Постоянный спутниковый мониторинг транспортного средства, уходящего в рейс, дает возможность повысить управляемость и безопасность автомобиля, минимизировать непредвиденные ситуации, и вовремя предупредить клиента о том, где располагается его груз [6].

При этом часто для доставки грузов применяются как автомобили, так и авиатранспорт, а также прилагаются такие дополнительные высокотехнологичные транспортные услуги, как информирование о статусе, забор и доставка, упаковка различных видов грузов, а также погрузочно-разгрузочные работы.

Транспортная компания «ПЭК» максимально удобна для своих клиентов при перевозке грузов и выдаче его получателю в случае своевременной оплаты.

На наш взгляд, среди преимуществ в деятельности транспортной компании «ПЭК» следует выделить как применение системы мультимодальных перевозок, так и возможности осуществлять сборную транспортировку грузов в короткие сроки. Кроме того, наряду с широкой сетью филиалов на территории национального хозяйства России, компания доставляет груз на территорию Казахстана и Китая.

С точки зрения авторов, существует достаточно много преимуществ мультимодальных перевозок транспортных компаний реального сектора национального хозяйства России в целом.

Во-первых, часто груз может доставляться на достаточно большие расстояния при экспортной и импортной транспортировке только с примени-

ем мультимодальных перевозок, например, «от двери до двери» Это обусловлено тем, что при перевозке груза получателю приходится применять автотранспорт от морского порта, аэропорта или железнодорожной станции. Во-вторых, мультимодальные схемы перевозок выполняются с учетом особенностей транспортной инфраструктуры конкретного региона на маршруте следования, что дает возможность использовать в определенном регионе более экономный, быстрый и надежный вид транспорта с минимизацией расходов и времени транспортировки. В-третьих, в случае необходимости при мультимодальных перевозках возможна переадресация груза в период транспортировки и корректировка маршрута, что достаточно удобно при маршрутах на длительные расстояния при изменении адреса получателя. В-четвертых, мультимодальная схема оптимальна при применении контейнерной перевозки, при которой могут использоваться все виды контейнеров в соответствии с габаритами, техническими и химическими особенностями груза, который может быть укомплектован заказчиком и распакован конечным получателем, что обуславливает дополнительную сохранность груза. В-пятых, низкая стоимость при мультимодальной перевозке обусловлена экономией денежных средств клиентов из-за комплекса услуг, предоставляемых одной компанией. Кроме того, для клиента выгодно также действие единства тарифов мультимодальных перевозок. В-шестых, быстрые мультимодальные сроки доставки возможны в случае использования авиационного транспорта. Однако стоимость перевозки растет. Доставка груза данным методом перевозок осуществляется одним перевозчиком, что минимизирует риски и дает возможность избежать различных технических накладок. В-седьмых, при мультимодальных схемах присутствует возможность перевозок на любые расстояния по дальности и в самые труднодоступные места. В-восьмых, при мультимодальных перевозках применяются гибкие логистические схемы. В соответствии с расстоянием и срочностью доставки груза можно применять минимум два типа логистических схем: с быстрой, но дорогой доставкой груза или долгой, но дешевой. В-девятых, за всю перевозку груза отвечает одна транспортная компания реального сектора. Соответственно, и ответственность за доставку груза различными видами транспорта лежит тоже на транспортной компании. В-десятых, минимальное участие покупателя груза в мультимодальной перевозке связано только с оформлением документов на товар. Наряду с этим, при желании, владелец груза может принимать участие в планировании маршрута, а также в поиске и подготовке транспорта.

По мнению авторов, недостатков мультимодальных перевозок существенно меньше, чем преимуществ.

Во-первых, при применении разных видов транспорта невозможно избежать разгрузочно-погрузочных работ, что может нести риски потерь и порчи товара. Во-вторых, возникновение рисков, связанных с форс-мажорными обстоятельствами в условиях трансконтинентальных перевозок, минимизируется при страховании. В-третьих, при смене транспорта затруднен контроль над товаром, а также могут увеличиваться сроки доставки груза по времени.

Выводы. Таким образом, создание единой транспортной системы в условиях глобализации возможно лишь на основе формирования и эффективного управления транспортными предприятиями России, применяющими систему мультимодальных перевозок.

Для решения данного вопроса необходимо создание единой интеллектуальной транспортной системы, представляющей систему, которая применяет технологические разработки в сфере моделирования отдельных транспортных систем – транспортных предприятий. Кроме того, при осуществлении мультимодальных перевозок транспортными предприятиями должна быть обеспечена эффективность управления движения, информативность и безопасность конечных потребителей, высокое качество взаимодействия между участниками системы мультимодальных перевозок.

Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года [2] предусматривается, что развитие информационного обеспечения транспортного сектора будет базироваться на формировании единой информационной среды, то есть аналитической информационной системы для поддержки процессов управления развитием единой транспортной системы на основе эффективно функционирующих транспортных предприятий реального сектора экономики, применяющих систему мультимодальных перевозок.

Представленные выше транспортные предприятия реального сектора национального хозяйства России – «Деловые линии», «СДЭК» и «ПЭК», применяя новые технологии, предлагают разные виды транспортных услуг и высококонкурентоспособны на рынке с выполнением в полной мере выдвинутых задач по транспортному обеспечению потребностей населения страны.

Они борются за каждого клиента и стараются подстроиться под его запросы, формируя более гибкие варианты обработки заказов, применяют мультимодальные перевозки. Осознавая огромный вклад транспорта в повышение рентабельности бизнеса, владельцы компаний все чаще обращаются к специалистам в области транспортных технологий.

С точки зрения авторов, исследование возможностей развития системы мультимодальных перевозок с активным формированием транспортных предприятий в национальном хозяйстве России в новых технологических условиях свидетельствует о том, что инновационный потенциал достаточно велик, о чем свидетельствует опыт успешно действующих компаний, представленных авторами. Однако в настоящее время потенциал системы мультимодальных перевозок реализуется не в полной мере.

Во-первых, необходим поиск правильного подхода Правительства РФ, а также руководства РЖД, транспортных компаний и посредников для того, чтобы превратить данный громадный потенциал в конкурентоспособное и экономически эффективное мультимодальное транспортное пространство, отвечающее потребностям рынка в условиях технологического развития.

Во-вторых, с совершенствованием системы мультимодальных перевозок в новых технологических условиях в России может быть сформирована новая транспортная альтернатива, ориентированная на лучшие тренды функционирования единой транспортной системы с учетом того, что развитие данной системы может быть успешным только при конкретных исходных условиях, например, если она консолидирует достаточно большой объем груза, отправляемого на большие расстояния.

В-третьих, мультимодальные схемы перевозок на основе морского и железнодорожного транспорта могут быть наиболее экономически эффективной альтернативой перевозки в сравнении с только автомобильной, железнодорожной или морской перевозкой.

Таким образом, в России достаточно велик инновационный потенциал [8] транспорта, так как образуются новейшие высокоскоростные трассы большой пропускной способности и применяется система мультимодальных перевозок, что позволяет ускорить процесс доставки грузов и снизить риски при применении всех видов транспорта.

Список источников

1. **Зуева О.А., Зыбин О.С., Киятов А.Л.** Роль субъектов реального и финансового секторов в национальной инновационной системе // Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики», серия «Экономика и Право». – 2016. – №4. – С. 107–111.
2. **Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Чернобривец Е.О.** Основные концепции развития технологий мультимодальных перевозок // Научные труды КубГТУ. – 2015. – №6. – С. 1–10.
3. **Беляев В.М.** Грузовые перевозки / В.М. Беляев. – М.: Академия, 2016. – 176 с.

4. **Саркисов С.В.** Логистика и транспортное обеспечение ВЭД: Учебник / С.В. Саркисов. – М.: ВАВТ Минэкономразвития России, 2015. – 216 с.
5. Деловой портал о грузовых перевозках в России [Электронный ресурс]. – URL: <https://clck.ru/G4D93>
6. Машины и грузы [Электронный ресурс]/ – URL: <https://clck.ru/G4DDG>
7. **Зуева О.А.** Инновационный потенциал как новый индикатор экономического роста национального хозяйства России и конвергенции его подсекторов: Монография / О.А. Зуева. – СПб.: Издательский центр «ООО Интермедия», 2018. – 120 с.
8. Распоряжение Правительства Российской Федерации № 1734-р от 22 ноября 2008 года «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года»: Официальный сайт [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.mintrans.ru/documents/3/1009> (дата обращения 20.05.2019).

References

1. **Zueva O. A., Zybin O. S., Kiyatov A.L.** The Role of subjects of real and financial sectors in the national innovation system // Journal of Modern science: actual problems of theory and practice, series «Economics and Law». – 2016. – №4. – S. 107–111.
2. **Kuzmina M. A., Nadiryan S. L., Chernobrivets E. O.** Basic concepts of development of technologies of multimodal transportation // proceedings of the Kuban state University. – 2016. – № 15. – P. 1–10.
3. **Belyaev V. M.** Freight / V. M. Belyaev. – М.: Academia, 2016. X–176 p.
4. **Sarkisov S. V.** logistics and transport support of foreign trade. Textbook / S. V. Sarkisov. – М.: Academy of foreign trade under the Ministry of economic development, 2015. – 216 s
5. Business portal on freight transport in Russia [Electronic resource]. – URL: <https://clck.ru/G4D93>
6. Machinery and cargo [Electronic resource]. – URL: <https://clck.ru/G4DDG>
7. **Zueva O. A.** Innovative potential as a new indicator of economic growth of the national economy of Russia and convergence of its subsectors: monograph / O. A. Zueva. – SPb.: Publishing Center «LLC InterMedia», 2018. – 120 p.
8. The order of the Government of the Russian Federation No. 1734-R of November 22, 2008 «Transport strategy of the Russian Federation for the period till 2030»: Official website [Electronic resource]. – URL: <https://www.mintrans.ru/documents/3/1009> (accessed 20.05.2019).