

РОЛЬ И МЕСТО РОССИИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

М.А. КУЗЬМИНА, С.Л. НАДИРЯН, И.А. ПОЗДНЯКОВ

*Кубанский государственный технологический университет,
350072, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская, 2;
электронная почта: sof1008008@yandex.ru*

В статье рассмотрены особенности развития и пути совершенствования международных смешанных перевозок. На современном этапе развития мирового сообщества почти не осталось стран, экономика которых не зависела бы от международных перевозок и международной торговли. Однако вся международная торговля и, соответственно, международные транспортные перевозки также находятся в зависимости от некоторых факторов, среди которых наибольшее влияние оказывают рост научно-технического развития мирового сообщества, углубление международного разделения труда, формирование транснациональных корпораций.

Ключевые слова: международные смешанные перевозки, транспортные коридоры, интермодальные процессы, грузоперевозчик, грузооборот.

Интеграционные процессы в мировой экономике, наблюдающиеся в последние годы, стали благоприятным фактором для существования международных грузоперевозчиков. За этот период маршруты грузопоставок значительно удлинились, что привело к росту международной торговли, а это в свою очередь стало основным стимулом для развития отрасли грузовых перевозок. Ранее эта отрасль считалась достаточно консервативной и малоперспективной, но рост стоимости грузоперевозок оказал существенное влияние на ее дальнейшую судьбу. Отрасль стала прибыльной, что привлекло к ней инвесторов, а капиталовложения и стали ключевым фактором в ее дальнейшем развитии. Изменения в области международных перевозок грузов происходят достаточно медленно, однако на сегодняшний день уже все же можно выделить несколько стран – лидеров рынка.

Несмотря на значительное отставание от большинства европейских стран в области интермодальных перевозок, Россия в настоящее время вплотную подошла к созданию интермодальных систем. От уровня развития в России системы интермодальных перевозок грузов по проходящим через ее территорию трансъевропейским и транснациональным транспортным

коридорам в решающей степени зависит увеличение внешнеторгового и внутрироссийского грузооборота, рост экспортно-импортных перевозок грузов, повышение конкурентоспособности федеральной и региональной транспортных систем, вхождение транспортного комплекса России в мировую транспортную систему в качестве равноправного партнера [2].

Развитие интермодальных перевозок грузов по международным транспортным коридорам требует координации работы различных видов транспорта и интеграции их в единую организационную систему, функционирующую на основе формирования сквозных логистических транспортно-технологических систем [1]. Транспортный процесс по своей природе объективно является непрерывным, соответственно и основной задачей координации и взаимодействия видов транспорта является обеспечение непрерывности транспортно-распределительного процесса, начиная от загрузки подвижного состава у грузоотправителей, подвоза грузов по подъездным путям на железнодорожную станцию, в порт, в транспортный узел, осуществление перевозки грузов одним или несколькими видами магистрального транспорта и кончая доставкой подвижного состава с грузом с транспортных узлов на подъездные пути и к складам грузополучателей при соблюдении сроков доставки груза и его сохранности.

В течение последних десятилетий темпы роста международной торговли превосходили темпы роста мирового производства. Продолжающееся углубление международного разделения труда определяет развитие международного товарообмена, что, в свою очередь, предъявляет повышенные требования к организации международных грузовых перевозок.

Интернационализация производства и обмена ужесточает конкуренцию среди транснациональных корпораций, которые вынуждены снижать удельные издержки производства и обращения для повышения конкурентоспособности своей продукции, в частности, за счет понижения транспортной составляющей в цене товара.

Сейчас, почти ни одна страна не в состоянии обеспечить разнообразие его внутренних потребностей в различных секторах экономики только за счет собственного производства. Эта проблема решается с помощью международной торговли, которая обеспечивает возможность торговли между странами [1]. Международное разделение труда создает дополнительные стимулы для дальнейшего расширения международной торговли и, как следствие, международного транспорта.

На современном этапе развития мирового сообщества почти не осталось стран, экономика которых не зависела бы от международных перевозок и международной торговли. Однако вся международная торговля и, соответственно, международные транспортные перевозки также находятся в зависимости от некоторых факторов, среди которых наибольшее влияние оказывают рост научно-технического развития мирового сообщества, углубление международного разделения труда, формирование транснациональных корпораций.

Перевозкой груза в смешанном сообщении называется перемещение вещей, в котором принимают участие, по крайней мере, два вида транспорта, причем подтверждением факта заключения договора перевозки и его содержания является единый транспортный документ; оплата перевозки производится по единой сквозной тарифной сетке и ответственность за всю транспортировку груза перед грузовладельцем несет только одно лицо [4]. Такое лицо называется оператором мультимодальной перевозки, поскольку такого рода перевозки называются еще мультимодальными.

Вообще, терминология, которой пользуются в сфере транспортной деятельности, довольно запутанная и нуждается в стандартизации. Достаточно ясно, что модальной перевозкой называется перевозка, при которой управление перемещением грузовых мест из одного пункта в другой осуществляется из единого диспетчерского центра, что и дает фактическое основание предполагать возможность ответственности только одного лица за всю перевозку. Ведь груз фактически может перемещаться на подвижном составе

различных видов транспорта как последовательно, так и параллельно, а также и в комбинации этих приемов. Модальной перевозке противопоставляется сегментированная, или раздельная, перевозка, при которой ответственность за осуществление перевозки несет фактический перевозчик.

Нет необходимости доказывать удобство для грузовладельца именно модальных перевозок, поскольку договор перевозки превращается для него в простой двухсторонний контракт с оператором модальной перевозки. В международной торговле, при которой груз часто перемещается через множество государственных границ, преодолевая значительные пространства, возможно на транспортных средствах, перемещающихся в различных средах, такое удобство особенно важно. Не говоря уже о том, что транспортный процесс не исчерпывается только перевозкой. Груз «получает услуги» самого различного характера [5]. Его выдают, принимают, переваливают, экспедируют, оформляют в таможенном отношении и т.д. и т.п. И за все это несет ответственность перед грузовладельцем - отправителем или получателем только одно лицо - оператор.

В общем случае международную перевозку груза можно представить как совокупность следующих элементов: экспорт, транзит и импорт.

Объекты транспортной инфраструктуры, используемые при смешанных перевозках, должны соответствовать техническим и технологическим требованиям, устанавливаемым транспортными уставами, кодексами и издаваемыми в соответствии с ними правилами, а при международных перевозках - международным конвенциям, соглашениям и договорам в области транспорта.

При разработке пути движения груза в расчет берется общий бюджет и допустимое время перевозки. При срочной доставке приходится включать авиатранспорт, что повышает стоимость транспортировки. Если сроки не поджимают, то целесообразнее остановиться на морском транспорте, что заметно сэкономит деньги.

Основные принципы функционирования мультимодальной системы представлены на рисунке 1.

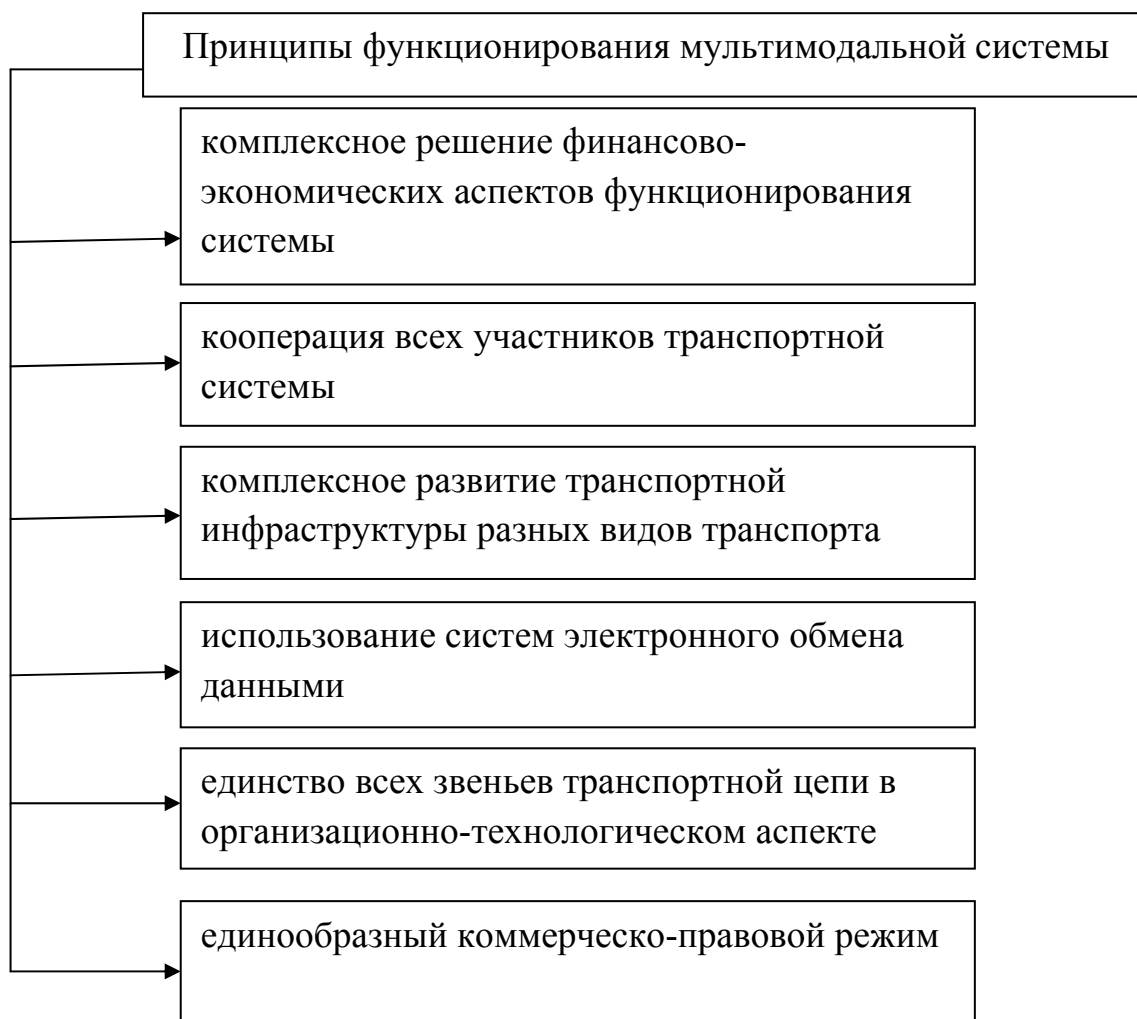


Рисунок 1 - Принципы функционирования мультимодальной

Интермодальная перевозка отличается от мультимодальной только одним: в перевозке груза участвует не один участник, а несколько. Количество транспортных документов зависит от количества перевозчиков [3].

В этом случае перевозка груза осуществляется на основании нескольких договоров. Вполне понятно, что правовой статус участников перевозки, их ответственность по каждому договору имеют свои особенности [1,7]. По таким перевозкам существенно увеличивается количество транспортных документов, возникает необходимость состыковки по времени и месту перевозки груза разными видами транспорта, усложняется процесс перевозки груза.

Договор смешанной перевозки означает договор, на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки.

Договор международной перевозки заключается следующим образом: участники международной перевозки заключают между собой договор перевозки, согласно которому транспортная организация принимает на себя обязательство доставить груз в пункт назначения, а грузовладелец обязуется возместить ей понесенные расходы. Этот договор имеет гражданско-правовой характер.

Развитие международных смешанных перевозок способствовало появлению среди участников перевозочного процесса оператора смешанных перевозок, который стал по сути ключевой фигурой. В Конвенции о международных смешанных перевозках грузов 1980 года дано определение оператора смешанной перевозки.

"Оператор смешанной перевозки" означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

Организуя смешанную перевозку, оператор выдает единый транспортный документ на весь путь следования груза и берет на себя ответственность перед грузовладельцем в связи с перевозкой [2,6,7].

Потребность в транспортировке грузов, требующих особых условий перевозки, а также в широком внедрении в практику современных, более сложных в техническом и организационном отношениях транспортных технологий постепенно возрастает. В целях удовлетворения этих потребностей организуются международные транспортные цепи, которые требуют от всех их участников четкого сотрудничества и технического совершенствования.

Одним из важнейших условий, определяющих темпы развития мировой экономики, является обеспечение заданного качества продукции при её обращении в системе "изготовитель - транспорт - потребитель". Очевидно, что качество, в котором заинтересован потребитель, интегрально по своей природе: высокое производственное качество изготовленных товаров должно сохраняться на всех этапах транспортного процесса усилиями и заботами добросовестного перевозчика.

Стремление содействовать облегчению таких перевозок, обеспечению высокого технического уровня при их осуществлении, достижению единообразных предписаний в перевозочных документах, технических требований при международных перевозках обосновало разработку и внедрение в практику ряда конвенций, регулирующих эти специальные международные перевозки грузов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Курганов В.М., Миротин Л.Б. Международные перевозки: учебник для студ. учреждений высш. проф. образования / В.М.Курганов, Л.Б.Миротин; под ред. Л.Б.Миротина. — М.: Издательский центр «Академия», 2011. — 304
2. Научно - информационный журнал «Мировая транспортная экономика».
3. Международные автомобильные перевозки : учеб.пособие : в 2 ч./ под ред. Ю. С.Сухина, В.С.Лукинського. — СПб. : Изд-во СПбГИЭА, 2000.
4. Правила автотранспортных перевозок. Сборник нормативных документов: 384 стр. Автор – Кононенко Т.А/Издательство – Феникс.
5. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г.) // Закон, 2000, № 6.
6. Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 г.) // Закон, 2000, № 6.
7. Гражданский кодекс РФ от 30.11.1994 N 51-ФЗ.

REFERENCES

1. Barganov V. M., Mirotin L. B. International transportation: textbook for stud. institutions of higher. Professor of education / B. M. Barganov, L. B Mirotin; ed. by L. B. Mirotin. - M.: Publishing center "Academy", 2011. – 304.
2. Scientific information journal "the World of transport Economics".
3. International road transport : proc.allowance : 2 hours/ ed. by Y. S. Sukhina, V. S. Lukinsky. - SPb.: Publishing house of Pbgvaa, 2000.
4. Rules of road transport. Collection of regulations: 384 pages Author Kononenko T. A/ Publisher - Phoenix.
5. The Convention of United Nations on international multimodal transport of goods (Geneva, 24 may 1980) // the Law, 2000, № 6.
6. Convention on the contract for international carriage of goods by road (CMR) (Geneva,19 may 1956) // Law, 2000, № 6.
7. The civil code of the Russian Federation dated 30.11.1994 № 51-FZ.

*THE ROLE AND PLACE OF RUSSIA IN INTERNATIONAL INTERMODAL
TRANSPORT*

M.A. KUZMINA, S.L. NADIRYAN, I.A. POZDNYAKOV

*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350072;
e-mail: sofi008008@yandex.ru*

In the article the peculiarities of development and ways of improvement of international multimodal transportation. At the present stage of development of the world community as almost all of the economies that would not depend on international transportation and international trade. However, all international trade and, accordingly, international transportation are also depending on some factors, among which are significantly influenced by the growth of scientific and technological development of the world community, the deepening of international division of labor, the formation of transnational corporations.

Key words: international combined transport, transport corridors, intermodal processes, freight carrier, freight turnover.