

ПРОБЛЕМЫ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Скульдицкая А.А., Гришкова Д.Ю.

*Сибирский государственный университет
путей сообщения (СГУПС),
г. Новосибирск,
e-mail: askulditskaya@bk.ru*

Во время выполнения международной перевозки могут задействоваться различные правовые нормы, опирающиеся на принципы разрешения коллизий. Например, при отправке груза применяются законы страны-отправителя, а при получении в конечном пункте – нормы права страны-получателя.

Особенности железнодорожных международных перевозок закреплены в Соглашении о международных железнодорожных грузовых и пассажирских перевозках (КОТИФ). Этот документ охватывает свыше 25 стран (включая европейские государства, бывшие республики СССР, Китай, КНДР и другие).

Правовое регулирование международных автоперевозок опирается на ряд конвенций, среди которых Конвенция о дорожном движении 1968 г., Европейское соглашение 1971 г., Конвенция о договоре международной перевозки грузов по дорогам 1956 г., Европейское соглашение о перевозке опасных грузов 1977 г. и прочие.

Авиаперевозки на международном уровне подчиняются комбинации национальных и глобальных норм. Ключевыми международными актами выступают Варшавская конвенция 1929 г. и Монреальская конвенция 1999 г., плюс правила IATA. В России это Воздушный кодекс РФ и Федеральные авиационные правила.

Морские международные перевозки контролируются международными конвенциями. Основные из них – «Гаагские правила» (1924), «Гаагско-Висбийские правила» (1968) и «Гамбургские правила» (1978). Новый документ – «Роттердамские правила» (2009) – учитывает контейнерные и мультимодальные схемы, но его внедрение еще не повсеместно [1].

Система международных грузоперевозок часто сталкивается с основными технологическими трудностями:

- организация мультимодальных грузоперевозок требует чётко скоординированное движение подвижного состава, что очень сложно реализовать на практике;

- различия в логистической инфраструктуре. Различия в габаритах приближения строений, ширине колеи, высоте контактной сети и т.п. Например, у Китая высота контактной сети меньше, чем в России, что ограничивает погрузку вагонов «с шапкой» на международную перевозку между Россией и Китаем;

- неполнота документации при планировании и проведении операций. Для таких перевозок нужны как базовые, так и специальные бумаги, зависящие от характера груза, вида транспорта и страны-экспортера;

- простои на таможне из-за ошибок в заполнении форм, деклараций, несоблюдения процедур или отсутствия бумаг;

- слабое развитие транспортно-логистической сети. На пограничных пунктах острая нехватка переходных мостов, тупиков отстоя вагонов, специальных перегрузочных или пересадочных пунктах на границах колеи разной ширины, что приводит к нехватке пропускной способности на ключевых узлах и перегруженности сети;

- недостаточное информационное оснащение. Отсутствие единых цифровых платформ для отслеживания грузов и обмена данными между участниками перевозки (перевозчиками, таможней, складами и т.д.) затрудняет управление логистикой;

- несоответствие технического парка. Необходимость использования подвижного состава, соответствующего международным стандартам и условиям перевозок, а также его своевременного обновления, является постоянной проблемой. Например, разная ширина колеи у стран-участников международной перевозки железнодорожным транспортом (Китай – 1435 мм, Россия – 1520 мм);

- требуется совершенствование страхования международных грузоперевозок, т.к. высоки риски повреждения груза.

Данные проблемы напрямую влияют на сроки доставки грузов международными перевозками. На рисунке 1 приведены сроки доставки грузов в Москву из стран разными видами транспорта.

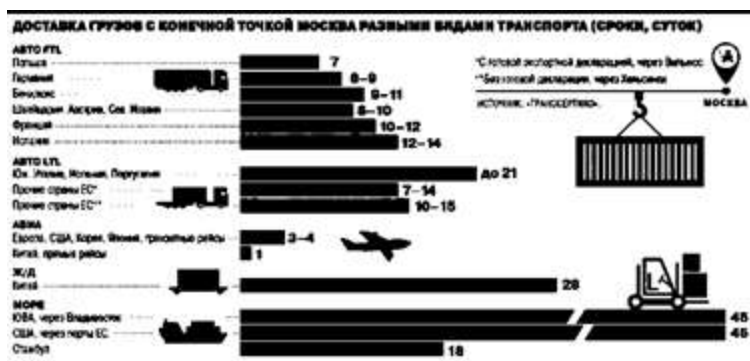


Рис. 1 Сроки доставки грузов международными перевозками в Москву различными видами транспорта

По итогам 2020 года Россия занимает 14 место среди крупнейших мировых экспортеров по данным Всемирной торговой организации (ВТО). На долю РФ приходится 2,9% объема мирового экспорта, или 522 млрд долл. Таким образом, международные грузоперевозки урегулированы нормами российского законодательства, нормами международного права и системой соглашений между странами. Главные трудности – отсталость инфраструктуры и отсутствие унифицированной документации, что сказывается на качестве, скорости и стоимости доставки [3].

Список использованных источников

1. *Гаранин С.Н.* Мультимодальные перевозки [Электронный ресурс]: учебное пособие / С.Н. Гаранин. М.: Московская государственная академия водного транспорта, 2018. 108 с. ЭБС «IPRbooks». Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/85801.html>.
2. *Курганов В.М.* Международные перевозки: учебник для студентов вузов / В.М. Курганов, Л.Б. Миротин; под ред. Л.Б. Миротина. Москва: Академия, 2013. 304 с.
3. *Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А.* Отраслевой обзор «Международные транспортные коридоры Евразии: быстрее, дешевле, больше» // Режим доступа: <http://transtec.transtec-neva.ru/files/File/eurozec.pdf>.