

Ежова Юлия Сергеевна

студентка

Институт отраслевого менеджмента СП

ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»

г. Москва

ВЛИЯНИЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА

Аннотация: данная статья посвящена вопросам транспортного законодательства. Автор отмечает, что тенденции изменений в транспортном законодательстве полностью зависят от экономических изменений в будущем.

Ключевые слова: правовое регулирование, международные перевозки, перевозка груза, российская экономика, транспортное законодательство.

На сегодняшний день значительная часть российской экономики обеспечивается транспортными предприятиями, и уровнем эффективности их деятельности. В условиях быстрого роста, развития и распространения рыночных отношений, обострения конкуренции сфера логистики и транспорта потерпела немало изменений, включая в себя изменения в правовом регулировании отрасли.

Актуальность данной статьи заключается в том, что сегодня вопрос постоянно изменяющегося и развивающегося транспортного законодательства, находящегося под влиянием различных факторов приносит множество проблем как транспортным организациям, так и их клиентам [1].

В сфере международных перевозок в связи с экономическими факторами (экономическими и политическими кризисами) теряют свою максимальную востребованность автомобильные и железнодорожные перевозки, в виду высоких издержек и значительно выросших тарифов. В нашей стране объем автомобильных перевозок в 2016 упал на 12%, в то время как внешнеторговый оборот России рухнул на 34% [2]. Так же проблемы в сфере правового регулирования перевозок отразились на рынке транспортных услуг. Касаясь автомобильных перевозок, это проблемы с книжкой МДП (международных дорожных перевозок)

применение которой на территории РФ, сделав транзит по стране совершенно непривлекательным.

Также в течение прошлого года активно исполнялся приказ Министерства транспорта от 21.08.2013 №273 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами». Данные устройства не только необходимо было установить на все транспортные средства за свой счет, но и регулярно осуществлять их обслуживание [3].

К началу 2017 года государство решило окончательно «добить» отрасль и ввело плату за проезд большегрузного транспорта по дорогам федерального назначения – так называемую систему «Платон». Стоимость проезда была установлена в размере 1,53 рубля за 1 км пути. Для большинства перевозчиков это обернулось многократным ростом издержек [3–6].

Для железнодорожных перевозок как уже было упомянуто ранее, главной проблемой стали изменения, продиктованные Федеральной службой по тарифам, что привело к их увеличению в 2015 году на 10%, и привело к введению РЖД надбавки к тарифам в размере 13,4% на ряд экспортируемых товаров [3].

Большим спросом пользуются морские перевозки. На российском рынке за 2015 год объем морских грузоперевозок составил около 18,3 млн тонн, что на 15% больше чем годом ранее. Как следствие низкого курса рубля, в стране увеличилась доля экспорта биржевых товаров, таких как углеводородов (нефть, газ), металл, зерно, для доставки которых используются трубопроводный и морской транспорт. В начале 2016 года, за счет улучшения внешней торговли и экономических связей с Азией, показатель увеличился до 63% [7].

Углубляясь в статистику, на основании данных Росстата, до начала экономического кризиса, показатели грузооборота были достаточно стабильны.

Не смотря на меняющиеся политические ситуации в мире, в частности отношения РФ со странами, с которыми она вела торговлю, вступлением РФ в ВТО и т. д. уровень внешней торговли не падал.

Эксперты изначально воспринимали присоединение России к ВТО как возможную «внутреннюю» причину уменьшения объемов внешней торговли, так

как «принципы ВТО имеют дискриминационный характер и для производителей, и для государства с точки зрения бюджета, нормативно-правовой базы, методов государственного регулирования». Были и те, кто, считал, что это послужит стимулом для развития производств.

То, что получилось на самом деле – импорт продукции существенно не увеличился, а физический объем основных позиций снизился, хотя все предвещали обратное [9].

В период с 2010 по 2015 год Россия вела активную внешнюю торговлю, что способствовало этой стабильности и положительно влияло на динамику роста грузооборота (рис. 1) [1].

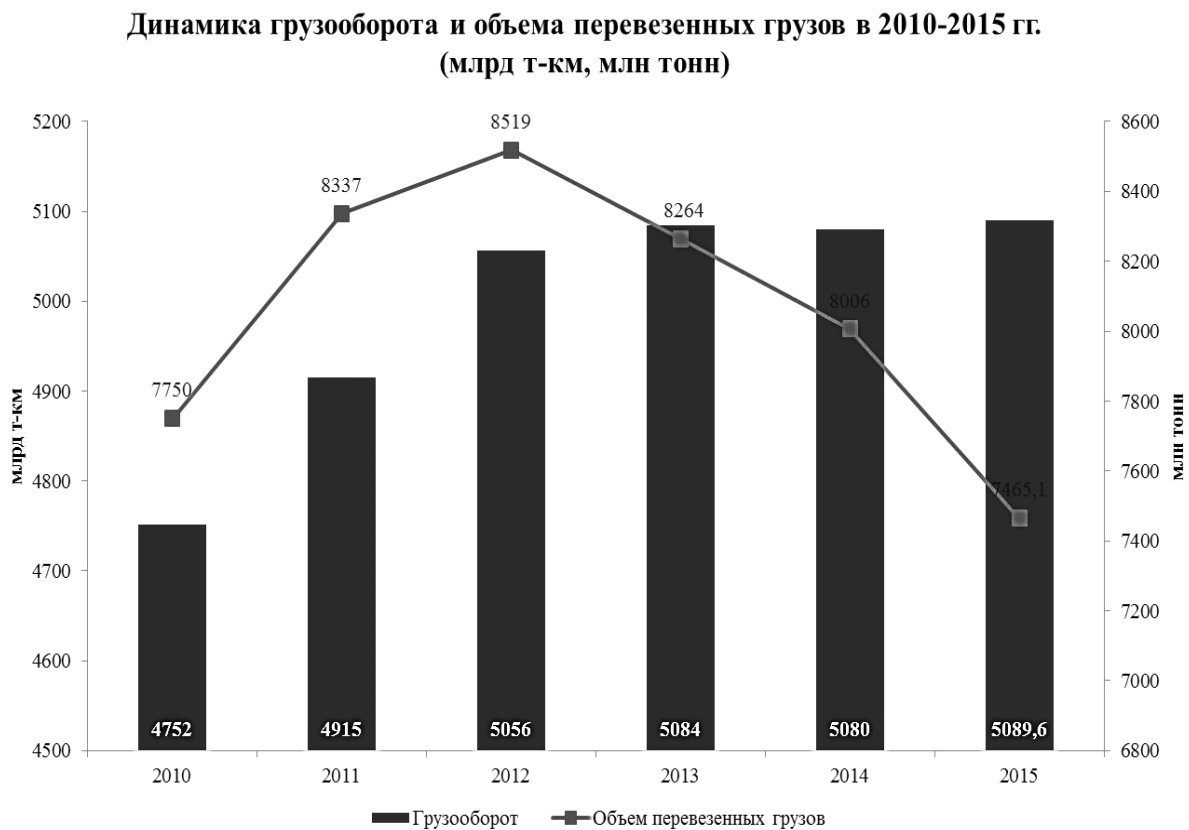


Рис. 1

С 2012 год по 2013 год произошел спад объемов торговли России со странами Дальнего зарубежья и, наоборот, возрос экспорт в отношении стран СНГ, что, можно сказать, компенсировало потерю одного из направлений.

Самым востребованным видом транспортировки был трубопроводный транспорт, так как основу экспорта составляли топливно-энергетические ресурсы [2; 8–10].

Говоря о тенденциях в сфере правового регулирования перевозок, необходимо заметить, что нестабильность экономической ситуации, как в стране, так и в мире играет главную роль. Правительства западных стран не следуют основному принципу, выведенным классиками того, что «политика является концентрированным выражением экономики», а не наоборот. Вводя политические и экономические санкции, эмбарго, блокады и т. п., они не только наказывают какое-либо не угодное им государство, но и собственных бизнесменов, предпринимателей и тормозят рост собственного экономического благосостояния и развития.

Правительству Российской Федерации следует учитывать появляющиеся на мировом рынке тенденции международной логистики в сфере перевозок [11–13] и адаптировать свое законодательство к ним по национальной и региональной логистике [10; 14–17] особенно при формировании логистических цепей поставок [13] и организации функционирования международных товаропроводящих сетей на своей территории [15], включая и трансграничную логистику [18; 19].

Отклоняясь от экономической нестабильности, не позволяющей делать точные прогнозы, можно заметить, что тарифы на международные перевозки грузов достаточно стабильны. В соответствии с нормами, в железнодорожном транспорте их меняют, как правило, один раз в год. На судоходных линиях – раз в 3–5 лет. Любые изменения связаны преимущественно с колебаниями валютных курсов [10].

Государства принимают протекционистские меры, направленные на защиту национальной экономики. К ним могут относиться валютные ограничения, изменения в различных нормах и стандартах, квотах и лимитах, а также уже устоявшихся нормативных документах, соглашениях, положениях и конвенциях. Следовательно, тенденции изменений в транспортном законодательстве полностью зависят от экономических изменений в будущем.

Данная исследовательская работа выполнена на кафедре логистики ГУУ по планам и тематике НИРС ее научной школы [20–22] под руководством ведущих преподавателей [23], соблюдая преемственность деятельности молодых ученых [24–27].

Список литературы

1. Воронов В.И. Международная логистика пространств и границ: основные аспекты формирования понятия, миссии, целей задач, функций, интегральной логики, принципов и методов / В.И. Воронов, А.В. Воронов // Управление. – 2015. – Т. 3. – №2. – С. 27–36.
2. Каталог публикаций: Федеральная Служба Государственной Статистики «Основные показатели транспортной деятельности в России».
3. Быркова Е. Обзор рынка грузоперевозок – 2015: статистика и тенденции. – 2016.
4. Ежова Ю.С. Анализ использования информационных технологий и систем в логистике товародвижения / Ю.С. Ежова // Приоритетные направления развития науки и образования: Материалы XI Междунар. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 27 нояб. 2016 г.). В 2 т. Т. 2 / Редкол.: О.Н. Широков [и др.]. – Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2016. – №4 (11).
5. Ежова Ю.С. Исследование использования информационных систем в логистической сфере // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – М., 2016. – №12 (95). – Ч. II. – С. 39–41.
6. Ежова Ю.С. Информационные сети в логистике, их понятие и значение / Ю. С. Ежова // Международная заочная онлайн-конференция «Приоритетные направления развития современной экономической науки».
7. Быркова Е. Внешняя торговля России в 2016 году: цифры и факты.
8. Бразовская Я.Е. Правовое регулирование международной перевозки грузов в морском сообщении // Бизнес в законе. – 2011.
9. Статистика внешней торговли России в январе-августе 2013 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: провэд.рф

10. Воронов В.И. Методологические основы формирования и развития региональной логистики: Монография. – Владивосток: Изд-во Дальневосточного университета, 2003. – 316 с.

11. Воронов В.И. Международные аспекты логистики: Учебное пособие / В.И. Воронов, А.В. Воронов, В.А. Лазарев, В.Г. Степанов. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002. – 168 с.

12. Воронов В.И. Международная логистика // Вестник университета. Государственный университет управления. – 2004. – Т. 700. – С. 700.

13. Воронов В.И. Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике / В.И. Воронов, А.В. Воронов // Логистика. Проблемы и решения. Международный научно-практический Украинский Журнал. – 2013. – №2.

14. Воронов В.И. Международные товаропроводящие сети / В.И. Воронов, А.В. Воронов // Маркетинг. – 2013. – №6 (133). – С. 20–28.

15. Абдулабекова Э.М. Развитие логистики в России. Гуманитарные науки: новые технологии образования // Материалы 10-й Региональной научно-практической конференции (г. Махачкала, 19–20 мая 2005 г.). – ИПЦ ДГУ, 2005.

16. Ермаков И. Постановка проблемы развития национальной логистической системы / И. Ермаков, Д. Петухов // Логистика. – 2014. – №11 (96). – С. 56–59.

17. Лазарев В.А. Трансграничная логистика в евразийском таможенном союзе [текст]: Монография / В.А. Лазарев, В.И. Воронов; Государственный университет управления; Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. – М.: ГУУ. 2014. – 158 с.

18. Лазарев В.А. Трансграничная логистика в Таможенном союзе России, Белоруссии и Казахстана [текст]: Учебное пособие: Гриф УМО по образованию в области менеджмента для студентов высших учебных заведений, обучающихся

по направлению «Менеджмент» – 080200 / В.А. Лазарев, В.И. Воронов; Государственный университет управления; Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. – М.: ГУУ. 2013. – 173 с.

19. Аникин Б.А. Научная школа «Логистика» ГУУ / Б.А. Аникин, И.А. Ермаков, С. Белова // Управление. – 2015. – Т. 3. – №2. – С. 5–15.

20. Ермаков И. Становление научных школ кафедры логистики ГУУ / И. Ермаков, Е. Филиппов, С. Белова // Логистика. – 2014. – №10 (95). – С. 71–75.

21. Воронов В.И. Основы научных исследований: Учебное пособие / В.И. Воронов, В.П. Сидоров. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2003. Присвоен гриф ДВ РУМЦ (УМО). – 160 с.

22. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: Учебное пособие / Б.А. Аникин [и др.]. – М., 2014.

23. Мацинина С.С. Современное состояние рынка контейнерных перевозок перспективы его развития (основные преимущества и актуальные проблемы) // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2011. – №2. – С. 81–84.

24. Гарник С.В. Исследование интеллектуальных транспортных систем в городской логистике // NovaInfo.Ru. – №57.

25. Доманова Т.В. Особенности разработки безопасных маршрутов на разных видах транспорта // Международная научно-практическая конференция «Новая наука: опыт, традиции, инновации» (МНПК 119, г. Омск, 2016 г.) / ООО «Агентство международных исследований». – Грязовец, 2016. – С. 52–58.

26. Сетина Е.И. Анализ необходимости логистического обеспечения безопасности перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом в России // Институциональные и инфраструктурные аспекты развития различных экономических систем / Научно-издательский центр Аэтерна. – Н. Новгород, 2016. – С. 175–178.