DOI: 10.17117/na.2016.03.01.170

Поступила (Received): 20.03.2016

<http://ucom.ru/doc/na.2016.03.01.170.pdf>**Климосенко В.Ю.****Некоторые аспекты интеграции отечественных компаний в международную транспортную среду****Klimosenko V.Yu.****Some aspects of the domestic enterprises integration into the international transport system**

В статье рассматриваются некоторые аспекты интеграции отечественных компаний в международную транспортную среду на основе международного разделения труда в условиях глобализации. Приводятся аргументы того, что наибольший успех в этом интеграционном процессе может быть достигнут в транспортной отрасли за счет экспорта транспортных услуг в сфере организации контейнерных перевозок. Упоминается о недостатках нормативно-правовой базы Российской Федерации в части функционирования компаний транспортной отрасли. Отмечается, что поставщиком транспортных услуг зарубежным потребителям может стать контейнерная компания резидент Российской Федерации, на примере ПАО «ТрансКонтейнер»

Ключевые слова: логистика, транспортная система, транспортные услуги, контейнерные перевозки

Климосенко Вероника Юрьевна

Магистрант

Московский государственный университет путей и сообщения

г. Москва, ул. Образцова, 9

This article presents some aspects of the domestic enterprises' integration into the international transport system based on the international division of labor in the age of globalization. It is argued that the greatest success in this integration process can be reached in the transport field due to export of transport services in the sphere of container transportation organization. The article also reviews the defects of the legal framework of the Russian Federation regarding the functioning of the transport industry companies. It is noted that the provider of transportation services to foreign customers can be a container company – resident of the Russian Federation, for example PJSC TransContainer

Key words: logistics, transport system, services transport, container transport

Klimosenko Veronika Yuryevna

Master

Moscow state university of railway engineering
Moscow, Obraztsova st., 9

На сегодняшний день в условиях процесса глобализации, сопровождающегося активным развитием международной торговли, внешнеэкономических связей, когда все крупные компании активно участвуют в бизнесе за пределами своей страны, как следствие, стал широко использоваться такой термин, как «международная логистика».

Существенно замечание о том, что «международная торговля» и «международная логистика» это два разных термина, но в то же время не имеющих право на существование друг без друга.

Так, международная торговля – это деятельность субъектов рынка в сфере товарооборота, осуществляемая на основе договора купли-продажи в отношении товара: экспорт/импорт товара для личного потребления или для дальнейшей коммерческой деятельности.

Международная логистика – это деятельность субъектов рынка в сфере товародвижения по оказанию услуг на перемещение груза из одной страны в другую. Задача логистики – найти лучшие варианты для выполнения операций по доставке товара с низкой долей транспортной составляющей в его цене. В связи с чем, международная логистика перемещает обрабатываемые материалы по все более длинным и сложным цепям поставки [2, с. 66-86].

Важно не отождествлять эти два понятия и не говорить об этих процессах, как об одном целом, так как это две разные деятельности, но осуществляемые параллельно друг другу.

Основой международной логистики является морская транспортная система, способная осуществлять межконтинентальные перевозки, а также железнодорожный и автомобильный транспорт, составляющие конкурентную пару на сухопутном плече транспортировки товара.

Доставка товара от продавца к покупателю состоит из двух этапов:

- организация перевозки – конкурентный посреднический вид деятельности, осуществляемый на основании договора транспортной экспедиции;
- перевозка товара – монопольный вид деятельности в РФ, осуществляемый по договору перевозки структурой ОАО «РЖД».

Для эффективного ведения предпринимательской деятельности транспортно-логистических компаний в нашей стране необходимо наличие адекватного нынешнему укладу рыночных отношений правового поля в отношении грузовой и коммерческой работы.

На текущий момент в отношении, например, экспедиторской деятельности с точки зрения определения понятия «транспортная услуга» у нас нет правовой ясности, как осуществляется поставка транспортной услуги, кто является поставщиком и как она отчуждается. Это говорит о том, что данный вопрос пока еще не раскрыт должным образом, в том числе в Гражданском кодексе РФ [4].

Также для повышения эффективности бизнеса и степени удовлетворенности клиентов транспортными компаниями предлагается внести изменения в некоторые нормативно-правовые акты, регулирующие вопросы железнодорожных перевозок грузов:

- 1) в Правила перевозок грузов с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей, утвержденные приказом МПС России от 18.06.2003 № 38, в части установления возможности применения страхования вместо сменного сопровождения и охраны при перевозке отдельных категорий грузов, а также возможности допуска к осуществлению сменного сопровождения и охраны грузов иных, помимо Ведомственной охраны, охранных структур, отвечающих установленным законодательством требованиям. Это обуславливается тем, что в настоящее время сложилась ситуация, при которой стоимость сменного сопровождения и охраны грузов может достигать до 10 % стоимости самой

перевозки, что является чрезмерным. В качестве альтернативы охране возможно применение страхования груза, что будет более выгодно для клиента и позволит ему в случае утраты груза избежать длительных судебных разбирательств с Ведомственной охраной Росжелдора. Кроме того, это повысит конкурентоспособность перевозок грузов на железнодорожном транспорте;

2) принять отдельные Правила или внести необходимые изменения в Правила перевозок грузов отправительскими маршрутами на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом МПС России от 29.03.1999 № 10-Ц, а также Прейскурант 10-01. Это обусловлено отсутствием четкого нормативного закрепления понятий «контейнерный поезд» и «организатор контейнерного поезда»; отсутствием нормативного закрепления длины контейнерного поезда, а также иных особенностей перевозки грузов в составе контейнерных поездов; отсутствием возможности использования при формировании контейнерных поездов специализированных контейнеров (термос-контейнеров, рефрижераторных контейнеров); необходимостью установления равных тарифных условий для термос-контейнеров и универсальных контейнеров; необходимостью отмены сборов за формирование контейнерных поездов, а также сборов за отправку контейнерного поезда по расписанию;

3) внесение изменений в таможенное законодательство в части исключения таможенного досмотра груженых контейнеров, следующих транзитом и в режиме импорта, в пути следования. Необходимость таких изменений обусловлена тем, что значительная часть следующих в составе контейнерных поездов груженых контейнеров досматривается таможенными органами на входной пограничной станции, что приводит к срыву расписания движения поездов. В этой связи, предлагается осуществлять таможенный досмотр на станции назначения;

4) внести изменения в действующее законодательство РФ, в частности в правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, в части предоставления перевозчику права отказывать в приеме груза к перевозке (в согласовании заявки формы ГУ-12) в случае, если грузоотправитель намерен использовать в перевозке такие контейнеры. В настоящее время на территории РФ сложилась негативная ситуация, связанная с иностранными контейнерами, ввозимыми без намерения их последующего вывоза из РФ («one way» контейнеры). Очередное освидетельствование на допуск «one way» контейнера к перевозке проводится, как правило, без фактического их осмотра, что может привести к возникновению аварийных ситуаций и снижению уровня безопасности на железнодорожном транспорте общего пользования. Лица, использующие «one way» контейнеры для внутренних перевозок, не содержат для них ремонтную базу, не платят периодические таможенные платежи, а просто используют контейнеры до полного прихода их в негодность и т.д.

Для устойчивого развития страны важен осознанный выбор наиболее выгодных с экономической и безопасных с политической точек зрения сфер деятельности (отраслей), которые могли бы выступить на международном рынке

товаров и услуг в качестве интеграционной платформы процесса международного разделения труда. Защита своих национальных интересов – важное условие при этом.

Сегодня все чаще стали задумываться об актуальности транспортной логистики и ее месте в общественном производстве и экономике страны в целом, а также о значении проблем интеграции (экспансии) в отношении транспортных услуг.

Транспортная логистика в данном контексте рассматривается как деятельность по организации цепей поставок транспортных услуг на коммерческой основе в рамках формируемых транспортно-логистических цепей продвижения груза от «двери до двери» любой конфигурации с участием нескольких видов транспорта с любым количеством контрагентов.

Для осуществления данного вида деятельности необходимо наличие эффективной системы транспортировки груза, обеспечивающей поставку (экспорт) транспортных услуг на международный рынок на основе интеграции транспортно-логистических компаний.

Процесс интеграции в зарубежную транспортно-логистическую среду представляет собой сложный механизм во всех отношениях. Это проявилось в современных условиях, когда в нашем государстве был осуществлен переход от административно-командной системы на рыночные формы хозяйственной деятельности. Необходимо понимать какой вид транспортно-логистической деятельности востребован и чем наша среда отличается от зарубежной среды, в которую мы намерены интегрироваться и где хотим строить бизнес на основе международного разделения труда.

В данной статье акцентировано внимание на интеграционных процессах в отношении международных контейнерных перевозок. В этой сфере можно выделить субъект, способный оказывать экспорт транспортных услуг или осуществлять поставку транспортных услуг широкому кругу зарубежных потребителей на своей и чужой территории. Наиболее привлекательной с отработанным механизмом управления корпоративной и предпринимательской деятельностью стоит рассматривать компанию ПАО «ТрансКонтейнер» [7, с. 187-189].

ПАО «ТрансКонтейнер» представляет собой дочернее общество ОАО «РЖД» и охватывает большую территорию, включая Россию, СНГ, страны Азии и Европы, что обеспечивает широкую диверсификацию клиентской базы и устойчивое развитие бизнеса. Компания обладает разветвленной сетью агентств, филиалов, дочерних зависимых обществ и представительств на территории РФ и за рубежом.

ПАО «ТрансКонтейнер» оперирует свыше 27 тыс. фитинговых платформ, более 64 тыс. крупнотоннажных контейнеров и владеет 46 грузовыми терминалами, расположенными на всей железнодорожной сети России, управляет контейнерным терминалом на границе Словакии и Украины и контролирует 50% крупнейшего казахстанского контейнерного оператора АО «Кедентранссервис».

ПАО «ТрансКонтейнер» организует доставку грузов в контейнерах: по железной дороге, по железной дороге с участием автомобильного транспорта, с

участием водного (речного и морского внутреннего) транспорта, а также с участием морского транспорта в международном железнодорожно-морском сообщении.

Приведенная характеристика компании показывает, что ПАО «ТрансКонтейнер» обладает необходимой базой, потенциалом и возможностью оказывать клиенту услуги, которые обеспечивают ему синергетический эффект на максимально возможном пространстве, что позволяет позиционировать себя как транспортно-логистическая компания с использованием международного разделения труда, оказывающая экспорт транспортных услуг.

Анализируя этапы развития мировой экономики можно сделать вывод о том, что основной ее тенденцией сейчас является углубление международного разделения труда на основе процессов интеграции многих видов деятельности, в том числе и в сфере поставок транспортных услуг с использованием контейнерных перевозок.

Выгодное территориальное местоположение РФ способствует увеличению ВВП страны за счет результатов ведения бизнеса отечественными компаниями, интегрированными в международную транспортную систему. И повышение уровня контейнеризации российских предприятий лесной, строительной, целлюлозно-бумажной, нефтехимической, химической отраслей промышленности и др., продукция которых имеет потенциал к перевозке по железной дороге в контейнерах, послужит толчком к развитию новых транспортных решений, клиентских сервисов и увеличению объемов перевозок грузов.

Приведение нормативно-правовой базы РФ в части функционирования компаний транспортной отрасли к текущим реалиям, а также сосредоточение функций интегратора в специализированных структурах предпринимательского типа, уже готовых и способных к экспансии на транспортно-логистический рынок за рубежом, как ПАО «ТрансКонтейнер», лишь ускорит процесс достижения более высоких показателей экономической эффективности нашей страны.

Список используемых источников:

1. Баскаков П.В., Матюшин Л.Н. Интеграция России в международную транспортную систему (функциональный аспект) // Журнал: ЭТАП. Вып. № 5. 2015. С. 66-86.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации.
3. Матюшин Л.Н., Баскаков П.В. Контейнерные и контрейлерные перевозки грузов. М.: Интеграция, 2009. 222 с.
4. Колесниченко А.Н. Основы организации транспорта во внешней торговле. 2011. 280 с.
5. Резер С.М. Контейнеризация грузовых перевозок. М.: ВИНТИ РАН, 2012. 678 с.