



УДК 656.62

Г.Н. Королев, д.ю.н., профессор, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

С.В. Костров, к.э.н., ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

В.А. Жарков, соискатель, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

603950, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПРЯМЫХ И СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Ключевые слова: нормативно-правовое обеспечение, смешанные перевозки.

Рассмотрено современное нормативно-правовое обеспечение деятельности внутреннего водного транспорта и осуществления смешанных перевозок. Указаны основные проблемы в этой области и задачи совершенствования нормативно-правового обеспечения и организационно-экономического развития прямых смешанных перевозок.

Залог успешного развития любой отрасли в нескольких основополагающих принципах: состояние техники и технологии, уровень квалификации кадров, правовое обеспечение. На состояние отрасли и экономики в целом большое влияние оказывает состояние рынка. Но указанные три компонента влияют на рынок, а рынок оказывает влияние на них. Взаимное влияние заставляет постоянно совершенствоваться, в том числе и в правовом отношении.

Для обоснования своих предложений по совершенствованию правовой базы предполагается сначала исследовать развитие транспортного права и выработать основные принципы, которые, по нашему мнению, должны быть заложены в правилах перевозки грузов речным транспортом, которые должны быть развитием Кодекса внутреннего водного транспорта (ВВТ) [1].

Несколько времени назад был подготовлен проект приказа министра транспорта РФ с утверждением правил перевозок грузов речным транспортом, а также попытка возродить былое сотрудничество железных дороги речного транспорта – аналог ранее существующих правил 7-О «Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении». Эти документы так и остались в проектах. Причем обоснованно, особенно – второй.

Основные условия перевозки грузов и взаимоотношения участников транспортного процесса должны регулироваться основными документами – транспортными уставами и кодексами. Но законодательство в области транспорта не должно ограничиваться только этими документами. Они дают только общие положения о работе транспорта и регулируют взаимоотношения участников транспортного процесса. Без дальнейшего развития транспортных уставов и кодексов в виде разработки правил перевозок грузов или прочих документов, в которых бы нашли отражение формы транспортных документов, порядок их оборота, общие условия перевозки грузов (в том числе необходимо выделить перевозки грузов, которые требуют особых условий), порядок приема и выдачи грузов, взаимоотношения со смежными видами транспорта достаточно сложно организовать работу транспортных предприятий, выстраивать взаимоотношения с фрахтователями.

На разработку действующего Кодекса ВВТ, без сомнения, оказала большое влияние ранее действующая нормативная база в виде устава ВВТ разработанного и утвержденного еще в 1956 году, правда с дополнениями и изменениями 1961 года, и отдельные главы Правил перевозок грузов часть 1, особенно касательно документооборота. Влияние это можно объяснить следующим: ранее действующая нормативная база проверена временем, соответствовала целям и задачам транспорта; достаточно своевременно перерабатывались отдельные части нормативной базы, вносились изменения и дополнения; достаточно полные и конкретные обязанности различных видов транспорта при перевозках грузов в смешанных сообщениях.

Но, тем не менее, и существовавшая правовая норма регулирования не была лишена недостатков. В частности, если форма устава ВВТ периода 1956-1961 года соответствовала принятому порядку выдачи грузов, то по мере развития и укрупнения предприятий, увеличения объемов судовых партий, поступающих в адрес промышленных объединений, эта норма не получила своевременное развитие и применить ее в некоторых случаях было довольно затруднительно, если вообще возможно. Также следует отметить, что фактически редакция устава ВВТ больше защищала права транспортных организаций.

И разработчики нового Кодекса ВВТ, и участники транспортного процесса, особенно перевозчики и порты, в какой-то степени находятся до настоящего времени в плену прежних нормативных установок. Причем разработчики проекта кодекса также были в затруднительном положении: достаточно сложно разработать документ для новой экономической формации, имея в запасе прежний опыт и теоретические знания.

Проблем нормативно-правового характера, требующих решения на ВВТ, множество. Например, до настоящего времени почти не отрегулирован вопрос аренды причальных сооружений, взаимоотношений арендодателя – арендатора по эксплуатации причальных сооружений, проведению капитального, текущего, поддерживающего ремонта. Очень нечетко отражен порядок документооборота и формы транспортных документов.

Самая главная же проблема – как будет развиваться речной транспорт, и какие перспективы и резервы для возможного развития и совершенствования заложить в новые нормативные документы.

Отдельный и большой вопрос, связанный с русловой добычей и прочими работами и услугами, вытекающими из этой работы.

Предприятия речного транспорта не в состоянии и (большинство из них) внедрять новые технологии по добыче, сортировке, обогащению добываемых материалов. Лицензирование этой деятельности одним ведомством, регулирование сроков работы, другим ведомством, перевозка и погрузочно-разгрузочные работы – третьим, и т.д. Расходы по взаимоотношению с контролирующими организациями составляют значительную часть расходов. Получается двойное налогообложение: после уплаты налогов, на которые и должен содержаться штат контролеров, происходит и навязывание услуг: осмотр порталных кранов для освидетельствования, медосмотр, различные виды обучения, не всегда качественные. Все это давно требует комплексного подхода к его правовому решению.

Новая нормативная база должна способствовать и привлечению средств в развитие береговой инфраструктуры. Ее состояние гораздо хуже, чем 40-50 лет назад: тогда хоть перегрузочное оборудование и флот были новыми. Фактически производить работы на высоком уровне и с требуемой интенсивностью в течение навигации мало кто может.

Необходимо также предусмотреть и возможность кооперации с другими видами транспорта. Разработанный ранее проект смешанных перевозок вообще не выдерживает критики – откровенно слабый документ, в его разработке ярко проявляется современные тенденции: попытаться старое приспособить к новым формациям через принуждение. А в проекте новых Правил перевозок грузов на ВВТ рассмотреть возможность введения

новых разделов, касающихся страхования, экспедирования, агентирования, было бы «в ногу со временем» [2].

Слагаемые успеха достаточно просты: новые технологии, взвешенная правовая база, кадровый состав, который соответствует уровню технологии и правовой базе, состояние рынка, на которое тоже, в принципе, можно влиять через три первые условия.

При разработке нормативных документов необходимо учитывать и потенциал работников ВВТ. Ведь применяют их на практике не юристы, поэтому и все положения должны быть изложены так, чтобы не допускать различных толкований.

Для определения будущего портов необходимо определить не только возможную перспективную грузовую базу, но и сложившиеся обычаи делового оборота. Без нормальной правовой базы руководствуются именно ими. Вполне возможно, что придется брать пример с морских портов: разрабатывать свод обычаев и правил выполнения работ и предоставления услуг. Но, по нашему мнению, будущее не за портами, а за мультимодальными центрами, которые сосредотачивают возможность обработки всех видов транспорта.

Отсутствие концептуальных идей, которые были бы приемлемы хотя бы для большей части воднотранспортных организаций, ставит под вопрос вообще развитие и привлечение грузов к перевозке. Если ранее собственник (единственный) определял, как будет развиваться флот и береговое хозяйство, то сейчас необходимо учитывать интересы коммерческих организаций, которые в первую очередь озабочены зарабатыванием денег, а затем уж – выполнением работ.

Совершенствование правовой базы необходимо (именно в развитие Кодекса ВВТ), но для этого необходимо выполнить полную ревизию береговой инфраструктуры (причальные сооружения, перегрузочная техника, складское хозяйство), определить уровень подготовки и квалификации кадров, определить перспективную грузовую базу, концептуально разработать методiku взаимоотношений с другими видами транспорта, разработать концепцию развития речного транспорта по бассейнам (Европейская часть РФ, Западная Сибирь, Восточная Сибирь, Дальний восток), изучить сложившиеся обычаи оборота на транспорте и только тогда приступать к разработке нормативных документов. А на переходный период безвременья разработать правила для обеспечения работы в настоящих условиях и ограничить действие этих правил двумя-тремя сезонами, а за этот период разработать и предоставить на утверждение нормативную базу, которая позволяла бы привлекать грузовладельцев и инвесторов.

Список литературы:

[1] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Федеральный закон №24-ФЗ от 7 марта 2001г. (ред. от 02.07.2013) / Режим доступа: <http://base.consultant.ru>.

[2] Проект «Правил перевозок грузов на внутреннем водном транспорте». – М.: Минтранс РФ, 2010. – 141 с. / Режим доступа: <http://www.mintrans.ru>.

Standard and legal and organizational and economic aspects of development of direct multi-modal transportations

G.N. Korolev, S.V. Kostrov, V.A. Zharkov

Modern standard legal support of activities of an inland water transport and implementation of multi-modal transportations is considered. The main problems in this area and tasks of enhancement of standard legal support and organizational and economic development of direct multi-modal transportations are specified.

Keywords: standard legal support, multi-modal transport.