
ISSN 2306-1561

Automation and Control in Technical Systems (ACTS)

2015, No 3, pp. 76-82.

DOI: 10.12731/2306-1561-2015-3-7



Foreign Experience of Management and Regulatory Landscape International Transportation

Nataliya Grigorievna Kuftinova

Russian Federation, Ph. D., Associate Professor, Department of «Automated Control Systems».

State Technical University – MADI, 125319, Russian Federation, Moscow, Leningradsky prospekt, 64. Tel.: +7 (499) 151-64-12. <http://www.madi.ru>

nat.gk@mail.ru

Abstract. In this article foreign experience of management international transportation and prospects of development of the information control system by bus transportations is considered. Standard and legal regulation and main standards of the domestic legislation as subject of interstate agreements on international transport.

Keywords: long-distance transportations, uniform information system, international union of the motor transport, standardly legal regulation.



УДК 681.3:651.9

Зарубежный опыт управления и нормативно-правовое регулирование международными перевозками

Куфтинова Наталья Григорьевна

Российская Федерация, кандидат технических наук, доцент кафедры «Автоматизированные системы управления».

ФГБОУ ВПО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)», 125319, Российская Федерация, г. Москва, Ленинградский проспект, д.64, Тел.: +7 (499) 151-64-12, <http://www.madi.ru>

nat.gk@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается зарубежный опыт управления международными перевозками и перспективы развития информационной системы управления автобусными перевозками и перевозками грузов. Нормативно-правовое регулирование, основные нормы внутреннего законодательства как предмет межгосударственных соглашений по международным перевозкам.

Ключевые слова: междугородние перевозки, единая информационная система, международный союз автомобильного транспорта, нормативно-правовое регулирование.

1. Введение

Автобусные перевозки являются составной частью единой транспортной системы, при этом на долю автобусного транспорта выпадает наибольшая доля перевозимых пассажиров, особенно на коротких и средних расстояниях. В настоящее время активно развивается скоростное железнодорожное сообщение и дальняя авиация, задачей которых является перевозка пассажиров на дальних расстояниях. При этом данные виды транспорта не эффективны при малом количестве пассажиров и багажа. Важнейшим показателем при определении привлекательности направления перевозок является показатель использования пробега β , отражающий способность перевозчика загружать автотранспортное средство как в импортном, так и в экспортном направлениях. На привлекательность направления для российских операторов

оказывает влияние: развитость общей инфраструктуры территории, состояние дорог, качество предоставляемых транспортных услуг, целостность и доставка груза, стандарты и требования транспортных средств (ТС) в различных странах, конкурентоспособность, спрос потребителей.

2. Нормативно-правовое регулирование международных перевозок

В настоящее время основными источниками правового регулирования международных автомобильных перевозок являются:

- двусторонние межправительственные соглашения о международном сообщении;
- международные соглашения и конвенции;
- нормы внутреннего законодательства.

Выполнение международных перевозок связано с пересечением государственных границ, т.к. в силу особенностей национального законодательства отдельных стран могут возникать правовые конфликты.

Транспортные конвенции, несмотря на их многочисленность, не содержат указаний по многим вопросам, возникающих в ходе организации и осуществления перевозок между странами. В этих случаях регламентация международного сообщения должна осуществляться при помощи норм внутреннего законодательства.

Первая группа – это акты общего законодательства. Они охватывают нормы гражданского, административного, процессуального права.

Вторая группа – это акты транспортного законодательства. В большинстве стран эти акты имеют форму транспортных кодексов (уставов, положений), изданных для соответствующих видов транспорта, которые утверждаются или санкционируются соответствующим транспортным министерством или ведомством. Для автомобильного транспорта такие условия определяет Устав автомобильного транспорта РФ [1].

Третья группа – это акты, специального издания для регулирования международного сообщения. Такие как Федеральный закон РФ «О транспортно-экспедиционной деятельности» [2], «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и ответственности за нарушение порядка их выполнения» [3].

Четвертая группа – это акты, принятие которых предусмотрено международными соглашениями [4].

Для реализации транспортного потенциала РФ стратегия на период до 2030 года предполагает проведение следующих мероприятий [8]:

- совершенствование нормативно-правовой базы в целях обеспечения эффективного развития транспортных перевозок;
- активная государственная поддержка транспортных проектов России на международной арене, формирование выгодных для России международных альянсов;

- развитие транспортно-таможенных технологий, ИС и всей транспортной инфраструктуры.

Все более актуальной проблемой становится соответствие технических характеристик подвижного состава международным требованиям и стандартам, предъявляемые европейскими странами (экологическая безопасность, уровень шума и т.д.). Так в Германии и в Австрии функционирует система взимания дорожных сборов («Toll Collect»), в которых предусматривается оплата проезда за каждый километр пробега с учетом экологического класса транспортного средства.

3. Зарубежный опыт управления международными перевозками

С точки зрения, выполнения требований потребителей услуг автомобильного и городского электрического транспорта различного типа можно выделить ряд базовых операционных задач, которые должны присутствовать практически при управлении любым видом автомобильного транспорта. Таким задачами являются [9...11]:

1. Определение местоположения транспортных средств и отображение этого положения на фоне электронной карты на экранах центров и диспетчерских пунктов. Одновременно с отображением местоположения должна отображаться определенная информация о текущем состоянии и режиме работы транспортного средства (стоянка, движение, работа вне системы и т.д.). Указанная информация о местоположении и состоянии транспортных средств является основной для осуществления контрольных функций диспетчера и функций управления и оказания помощи водителям автотранспортных средств.
2. Передача от автотранспортного средства в центр сигнала тревоги, бедствия в чрезвычайных ситуациях. Двусторонняя голосовая связь диспетчера и водителя для обмена не формализованной информацией, и/или двусторонний обмен формализованной информацией, в том числе для передачи из центров водителям автотранспортных средств информации о состоянии маршрутов движения, объемах, «пробках», аварийных состояниях и т.д.
3. Документирование и архивирование текущей информации о место положении и состоянии объектов системы и ее последующая постобработка с целью выработки отчетных документов и анализа работы системы и выработки решений по изменению маршрутов, режимов движения и т.д.
4. Информационное обеспечение пользователей системы (грузоотправителей и грузополучателей). Предоставление им информации о маршрутах и других временных характеристиках движения (прохождении пунктов маршрута, времени прибытия, отправления и стоянки) и сопутствующей информации.
5. Информирование водителей ТС об их местоположении на бортовых геоинформационных (картографических) системах в тех случаях, когда такие бортовые системы используются.

Эффективное взаимодействие различных видов транспорта – наиболее эффективный путь развития пассажирских перевозок. Пассажир должен иметь

возможность приобретения билетов на любой вид транспорта, при этом, не боясь совершать множество пересадок с одного вида транспорта на другой.

Международные и междугородние коммерческие автомобильные перевозки пассажиров выполняются преимущественно групповым методом с использованием автобусов. Особенности технологии этих перевозок определяются эксплуатационными условиями на маршрутах и спецификой пассажиропотоков. Движение автобусов по данным перевозкам осуществляется по сквозному или участковому методам. При организации перевозок должны учитываться требования международных договоров и законодательства различных стран, экипаж должен знать условия движения на иностранной территории, особенности национальных правил дорожного движения.

Активная реализация такого проекта как «идеальные мультимодальные» перевозки реализуются в Европейском союзе. Задача проекта – создание системы, которая обеспечит конечному потребителю возможность приобретения любых пассажирских билетов и соответственно повысить транспортную подвижность населения. Также дирекцией Европейской ассоциацией автовокзалов был разработан пилотный проект европейской системы резервирования билетов на основе системы BalticLines (Рига), которая объединила существующие на автовокзалах Европы системы по продаже билетов в одну общую [5].

Эффективная информационная система управления автобусным движением создана в Финляндии Matkahuolto [6]. На территории все страны установлены 65 автобусных терминалов и 400 агентств. С помощью этих терминалов можно приобрести билеты на любой рейс с любого остановочного пункта страны, а также получить всю необходимую информацию о регулярных автобусных маршрутах [7].

Подобная система создана в Республике Беларусь «Белтранском», которая предусматривает объединение автовокзалов и автостанций в информационную сеть через РУП ИВЦ Авиации, что обеспечивает возможность продажи билетов с любого остановочного пункта страны.

Единая информационная система создана и на Украине «ВПИ», которая предоставляет актуальную информацию пассажирам о рейсах и маршрутах, отправляющихся с автовокзалов и автостанций страны. Вся информация представлена на сайте www.infobus.com.ua, с которого также можно купить или забронировать билет на любой рейс.

В Германии функционирует единая вертикально интегрированная компания «Дойче бан АГ» (DBAG), основной задачей которой является управление концерном и выполнение роли единственного акционера в пяти акционерных обществах, в которых были выделены отдельные направления деятельности железнодорожного хозяйства: дальние перевозки, пригородные сообщения, грузоперевозки, сеть железных дорог, пассажирские вокзалы. Фактически DBAG работает как интегрированная система, отражая практику единого менеджмента в рамках концепции разделения функций управления инфраструктурой от эксплуатационных параметров [8].

4. Информационные технологии в международных перевозках

Экспортно-импортные перевозки являются наиболее сложными мультимодальными перевозками, так как требуют согласованных действий в пунктах назначения большого количества транспортных организаций. Одной из форм инноваций в этом направлении является внедрение управляющих транспортных диспетчерских и логистических центров. При этом государственные интересы при открытии таких центров заключается в повышении загрузки международных транспортных коридоров, проходящих по территории РФ на основе обеспечения качественного транспортного сервиса и обслуживания физических лиц. Все информационные системы решают несколько задач внутренней и внешней логистики. Эти системы подразделяются на два типа: первый тип – системы, деятельность которых осуществляется через интернет площадки и второй тип – системы, работа которых осуществляется через терминалы.

Большое внимание при использовании транспортных технологий уделяется формированию и анализу транспортных цепей в мультимодальных перевозках. Транспортные цепи включают в себя организацию отдельных этапов перевозок грузов на определенные расстояния и в течение определенного периода времени с использованием перевозочных средств одного или нескольких видов транспорта.

Наибольшее распространение для доставки грузов в Европе получила система Road Railer-Mark 4, в Германии и Франции – система Road Railer, в Италии – Cargo Bimodale, в Испании – Transtrailer, в Великобритании – Trailer. Так же во Франции разработана информационная система Infointer, имеющая функции обработки заказов, слежения и обнаружения транспортных средств и грузов, электронной выдачи расчетов и формирования банка данных.

В России реализованы следующие автоматизированные информационно-логистические системы поддержки взаимодействия Октябрьской железной дороги и Морского порта Санкт-Петербург, Октябрьской железной дороги и Балтийского балкерного терминала, Октябрьской железной дороги и Петербургского нефтяного терминала, где разработан программный комплекс интеграции оперативной информации о железнодорожной и морской составляющей в единую базу данных и графическое отображение ее в виде динамических электронных схем грузовых районов порта.

5. Заключение

Таким образом, основным направлением развития международных перевозок в большинстве стран мира является повышение доступности пассажирских перевозок для обычных потребителей. Условия рыночных отношений ориентируют перевозчиков и транспортных компаний на удовлетворение потребностей пассажиров, что позволяет совершенствовать систему покупки билетов. Процесс функционирования международного транспорта по сравнению с внутренним транспортом более сложный. Здесь складываются несколько сфер различных по своему содержанию общественных

отношений, являющихся предметом правового регулирования. Различия этих норм не позволяют удовлетворительно решать технические, коммерческие и юридические вопросы, возникающие при осуществлении транспортных сообщений между странами.

Список информационных источников

- [1] Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ//Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2007. – № 46. – ст. 5555.
- [2] Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2003. – № 27 (ч. 1). – ст. 2701.
- [3] Федеральный закон от 24 ноября 2014 г. N 362-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения" и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с совершенствованием государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок» // Собрание законодательства Российской Федерации – 2014. – № 48. – ст. 6643.
- [4] Федеральный закон Российской Федерации от 03.11.2010 № 279-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 года в редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 года» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2010. – № 45. – ст. 5744.
- [5] Лёвкин Г.Г. Основы логистики. М.: Инфа-Инженерия, 2014. – 240 с.
- [6] Курганов В., Миротин Л. Международные перевозки. Высшее профессиональное образование. – М.: ИЦ «Академия», 2011. – 400 с.
- [7] Евсева А.А., Сарафанова Е.В. Международные перевозки Ростов на Дону: Феникс, 2011.
- [8] Перспективы развития автомобильно-дорожной сети Российской Федерации до 2030 г. По материалам доклада, от 15 марта 2012 г. на конференции «Дорожная сеть России» Евразийского транспортно-логистического форума. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.rostransport.com/themes/7062/> Дата обращения: 30.05.2014.
- [9] Николаев А.Б. Информационные технологии в менеджменте и транспортной логистике: учебное пособие / А.Б. Николаев, А.В. Остроух. – Saint-Louis, MO, USA: Publishing House Science and Innovation Center, 2013. – 254 с. – ISBN 978-0-615-67110-9.
- [10] Остроух А.В. Оперативный контроль транспортно-экспедиционной деятельности. Процессный подход к агрегированию системы показателей деятельности транспортно-экспедиционного предприятия / А.В. Остроух, А.М. Ивахненко, Н.А. Крупенский. – Saarbrücken, Germany: Palmarium Academic Publishing, 2013. – 221 p. – ISBN 978-3-659-98329-0.
- [11] Кузнецов И.А. Особенности реализации автоматизированной информационно-аналитической системы центра планирования перевозок строительных грузов / И.А. Кузнецов, А.В. Остроух // Вестник МАДИ(ГТУ). – М.: МАДИ (ГТУ), 2008. – Вып. 1(12). – С. 92-96.